Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano



2006 / 06 (1)



La emblemo de la 91a UK: la kapo de l' Davido de Mikelanĝelo

L'emblema del 91° UK: la testa del David di Michelangelo

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	20,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo, in servizio o pens.)	10,00
DLF (Aderente = familiare)	10,00
DLF (Giovane)	5,00
DLF (Frequentatore)	15,00
Circolo Cult. Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*6,00*
Historio de la Fervoj. E.o-Movado	*2,50*
Historio de IFEF 1909-1984	*2,50*
Suplemento al Historio 84-99	*2,50*
NomListoj el la Historia broŝuroj	*2,50*
Statuto kaj Regularoj IFEF	*1,50*
Catalogo Fondo Librario BO	*2,50*
L'E-o in Emilia Romagna	*5,00*
Ĉu vi deziras korespondi?	*0,50*
Uzo-pretaj korespondaj frazoj	*1,50*
Vivo kaj morto de monunuo.	*1,50*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o	*2,00*
Distintivi IFEF Insignoj	*1,50*

Prezzi comprese spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
☎ ++39 051 547247,
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2006 è di **20,00** €.
I morosi 2005 versino per i 2 anni 40,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie cose.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.
Segnalate sempre: causale,
cambio di dati e di indirizzo!

Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.

La Kasisto

Enhavo

Note di redazione…

Cari *samideani,*
in copertina potete vedere l'emblema del 91° Congresso Universale di Esperanto che dopo 51 anni ritorna in Italia.
Molto si potrebbe dire intorno a un tale evento tanto atteso, irripetibile quanto imperdibile per gli esperantisti italiani. Sembra che il successo non possa mancare, visto che il numero degli iscritti ha già superato le precedenti edizioni (e oltre 2000) e che certo si incrementerà negli ultimi giorni che mancano.
Ma quel che non vogliamo perdere noi ferrovieri esperantisti è l'occasione di ritrovarci in un convegno, naturalmente aperto a tutti i congressisti e curiosi, già tradizionale durante gli UK. Occasione per invitare rappresentanti delle istanze locali, attirare colleghi del luogo, far conoscere le nostre attività, scambiarci informazioni, rispondere alle domande degli interessati, ecc.
Inoltre, organizzando un programma per tutta la giornata di lunedì 31 luglio, intendiamo proseguire convivialmente visitando il museo ferroviario, gli annessi plastici ferroviari, pranzare insieme e poi approfittare per percorrere in treno una linea bella e interessante, che da Firenze percorre valli, trafora monti, sale in quota sugli Appennini. È una linea "storica", quasi sconosciuta, i cui primi 30 km sono stati riattivati solo qualche anno fa.
La linea Firenze-Faenza è una transappenninica costruita nel 1893, usata solo per traffico locale e d'autunno ambita meta per itinerari "nostalgici" con treni "storici" trainati da locomotive a vapore. Non perdete l'occasione di partecipare.
Nel presente numero troverete informazioni sull'uso dei biglietti (diritti di ammissione sui treni, modifiche condizioni FIP) e su nuovi servizi e figure professionali FS (Assistente di linea).
Non poteva mancare un breve resoconto sul 58° Congresso IFEF di Shanghai, a cui sicuramente molti si rammaricheranno di non aver partecipato, dato la buonissima riuscita, accoglienza, occasioni di visite, emozioni sul treno a levitazione magnetica e molto di più, che potrete leggere sull'IF.
Troverete informazioni anche su diverse manifestazioni (il Congresso FFEA e l'IFEF-Estraro a Portbail, il Salone sulle Iniziative per la Pace di Parigi) e su incontri ufficiali IFEF (presso la FISAIC e l'UIC) anch'essi svoltosi a Parigi.
Troverete articoli su novità ferroviarie (la nuova stazione di Berlino), su applicazioni tecniche alle ferrovie (telecomunicazioni), e su pensieri sempre validi espressi molti anni fa.
Cronaca di avvenimenti (l'Assemblea IFEA), curiosità, cultura, umorismo, distrazioni non mancano, quasi sempre bilingui, a favore di chi ci è vicino da poco.
Rinnovo un invito: se possedete un **indirizzo elettronico** e non lo avete mai comunicato, scrivetemi un messaggio (indirizzo a pag. 36).
Venite a Firenze il 31 luglio e nel 2007 tutti a Parigi per il 59° IFK.

(*RoBo*)

Diritti di ammissione 2006

Normativa che regola l'accesso dei ferrovieri in servizio e a riposo titolari di CLC e di titoli di viaggio gratuiti di 1a e di 2a classe e loro familiari ai treni IC, IC Plus, TBiz, ES*-link, TOK e treni Eurostar Italia Alta Velocità.
In particolare è stato previsto che per accedere ai treni Intercity, Intercity Plus e ai treni internazionali in servizio interno (EN, EC, CIS) **non è necessaria la prenotazione del posto**; nel caso in cui si voglia usufruire della prenotazione facoltativa, sarà dovuto il pagamento della tassa di prenotazione di € 3,00 indipendentemente dal percorso effettuato, per gli altri viaggiatori la tassa di prenotazione (obbligatoria) è di € 1,00 fino a 300 km e di € 2,00 oltre.
Per gli altri treni sopra riportati è previsto il pagamento di un diritto di ammissione i cui importi sono riportati nella tabella sottostante:

Treni OK	€ 9.00	Tutti i giorni
Treni AV	€ 15.00	Tutti i giorni
Treni TBiz	€ 15.00	Tutti i giorni
ES*/ES* + ES* Link	€ 15.00	Venerdì, domenica e nei due giorni precedenti e successivi le giornate di Pasqua, Natale, Capodanno, Epifania e nei prefestivi precedenti le festività del 25 aprile, 1° maggio, 2 giugno, 29 giugno, 15 agosto e 1° novembre.
	€ 12.00	I rimanenti giorni.

A tutti i diritti di ammissione si applica la normativa prevista per i biglietti relativi al treno per il quale sono stati emessi. Per l'utilizzo di due ES come unica soluzione di viaggio (es: Venezia-Bologna Bologna-Bari) è dovuto il pagamento di un solo diritto di ammissione con le due relative prenotazioni.
Per utilizzare il servizio ES* + ES*link verrà rilasciato un diritto di ammissione che riporterà la dicitura "ES* Link" che sarà valido per l'Eurostar Italia prenotato e per il bus navetta in connessione. Nel caso il suddetto viaggiatore intenda utilizzare un ES* diverso da quello proposto dal sistema, dovrà essere corrisposto il prezzo previsto per il servizio navetta utilizzato.

(ViTo)

FIP
Modifiche d'uso dei biglietti internazionali (*permis*)

Le Ferrovie italiane "FS" non hanno disdetto l'adesione alla FIP.
Sono state modificate le convenzioni bilaterali per lo scambio dei biglietti per alcune reti ferroviarie, con le quali si applica la stessa convenzione come finora con la Francia, per cui solo il ferroviere in servizio ha diritto al biglietto gratuito e i pensionati entro i successivi 45 mesi dalla pensione, (un solo tagliando), la riduzione del 50% resta anche per i pensionati e familiari.

Ecco in breve:
- reti per cui ne ha diritto solo il ferroviere in servizio: Croazia (HR), Danimarca (DSB), Finlandia (VR), Francia (SNCF), Gran Bretagna (ATOC), Norvegia (NSB), Polonia (CP), Rep. Ceca (CD), Slovacchia (ZSR), Romania (CFR), Slovenia (SZ), Svizzera (CFF/SBB), Ungheria (MAV).
- reti per cui ne ha diritto anche il familiare del ferroviere in servizio: Bulgaria (BDZ), Germania (DB), Jugoslavia (JZ), Macedonia (CFARYM).
- reti per cui ne ha diritto anche il pensionato e i suoi familiari: Belgio (SNCB), Grecia (CH), Irlanda Sud e Nord (NIR) (CIE), Lussemburgo (CFL), Olanda (NS), Portogallo (CP), Spagna (RENFE).
- Austria (ÖBB): non ne ha diritto solo il familiare del pensionato.
- Repubblica Serba e Bosnia Erzegovina: solo lo sconto FIP del 50%.

FIP
Modifoj pri uzado de la internaciaj biletoj (*permis*)

Oni volas klarigi ke la Italaj Ŝtataj Fervojoj "FS" ne rezignis membrecon ĉe FIP.
Nur por kelkaj fervojoj ĝi aplikis la samajn duflankajn akordiĝajn rilatojn kiel por Francio, pro tio nur la fervojisto deĵoranta rajtas havi liberan bileton, kaj pensiuloj ene de 45 monatoj post pensiiĝo (nur unu). La aliaj pensiuloj kaj familianoj rajtas 50% da rabato.

Jen resume:
- fervojretoj por kiuj rajtas nur la deĵoranto: Kroatio (HR), Danlando (DSB), Finlando (VR), Francio (SNCF), Anglio (ATOC), Norvegio (NSB), Pollando (CP), Ĉeĥio (CD), Slovakio (ZSR), Rumanio (CFR), Slovenio (SZ), Svisio (CFF/SBB), Hungario (MAV).
- fervojretoj por kiuj rajtas ankaŭ la familianoj de la deĵoranto: Bulgario (BDZ), Germanio (DB), Jugoslavio (JZ), Makedonio (CFARYM).
- fervojretoj por kiuj rajtas ankaŭ la emerituloj kaj iliaj familianoj: Belgio (SNCB), Grekio (CH), Irlando Sudo kaj Nordo (NIR) (CIE), Luksemburgio (CFL), Nederlando (NS), Portugalio (CP), Hispanio (RENFE).
- Aŭstrio (ÖBB): ne rajtas la familianoj de emerituloj.
- Serba Respubliko kaj Bosnio Erzegovino: rajtas nur la 50% FIP-rabato.

ViTo

ASISTANTO DE LINIO

Ekde januaro 2005 en kelkaj regionoj, oni povas vidi, sur iuj fervojaj linioj de la regiona trafikdivisio kun multnombra frekventado, novan profesian figuron: la "Asistanto de Linio".

Rekonebla ankaŭ inter la aliaj fervojistoj per sia flava kaskedo, flava kiel *atentigo*: al la vojaĝo kaj al la bezonoj de la vojaĝantoj.

Ĝis nun dekunu regionoj ekstartigis ĉi tiun servon, sed oni antaŭvidas ĝian aplikon ankaŭ en aliaj.

La taskoj de la Asistanto estas: ĉeesti kostante sur lia linio, kaj interveni por preventi kaj redukti malgrandajn tagajn malkonfortojn kaj misfunkciadojn, kiuj intermetiĝas en la regularecon de la regiona transportservo; doni rektan aŭskultkanalon por la klientoj; kolekti observojn kaj reklamojn, disdoni informojn.

La unua impreso, pri ĉi tiu figuro, pensigis al kreado de propeka kapro, sed post la unuaj malemoj multaj vojaĝantoj akceptis lin favore, konsiderante lin kiel amikon, kiu volonte donas helpon.

Por doni la ĝustan informon kaj por konatigi la propran asistanton de linio, oni alfiksi afiŝojn kaj oni disdonis faldfoliojn en ĉiuj stacidomoj, sur kiuj evidentiĝis la visaĝo de la asistanto, por ĉiu linio, kun nomo kaj adresoj, telefonaj kaj elektronikpoŝta.

Nature ĉi tiuj personoj estis elektitaj inter tiuj, kiuj havas longan sperton ene de la fervoja servo kaj respondecas rekte al la regionaj direktoroj. Dum la servo ili estas en kontakto kun la regionaj centroj por kunordigado de la trafiko, kaj per la palmkomputilo ili povas akiri samtempe ĉiujn informojn pri la situacio de la fervoja trafiko, kaj sendi same ĉiujn informojn en mallonga tempo.

Por kompletigi la organizlaboron estas antaŭvidita alian figuron malpli videblan ol la unua, sed samranga: la "Responsulo de la Linio", kiu estas taskita pri analizo kaj planado de bezonataj prizorgoj. La distingo inter la du figuroj kuŝas en la fakto ke la Asistanto devas alfronti la tagecon, serĉante antaŭvidi la problemojn; la Responsulo intervenas kie problemoj persistas kaj por alpreno de decidoj je meza kaj longa daŭro.



ASSISTENTE DI LINEA

Dal gennaio 2005 in alcune regioni pilota, si può vedere su alcune direttrici a elevata frequentazione della divisione regionale, una nuova figura professionale l'"Assistente della Linea".

Riconoscibile anche tra gli altri ferrovieri per il suo berretto giallo, giallo come *attenzione*: al viaggio e alle esigenze dei viaggiatori.

Attualmente sono 11 le regioni che hanno attivato questo servizio, ma si prevede di estenderlo a tutte le altre.

I compiti dell'Assistente sono: essere costantemente presente sulla linea di sua competenza, quindi intervenire per prevenire e ridurre i piccoli disagi quotidiani e le inefficienze che interferiscono con la regolarità del servizio del trasporto regionale; offrire un canale d'ascolto diretto con i clienti; raccogliere osservazioni e reclami, fornire informazioni.

La prima sensazione, rispetto a questa figura, è stata quella di aver voluto creare un capro espiatorio, ma dopo le prime riluttanze molti viaggiatori lo hanno accolto positivamente, prendendolo come un amico che ti vuole dare una mano.

Per dare la giusta informazione e far riconoscere il proprio assistente di linea, sono stati affissi dei manifesti e distribuiti foglietti in tutte le stazioni, su cui risaltava il volto dell'assistente, per ogni linea, col nome e recapiti telefonici e di posta elettronica.

Naturalmente queste persone sono state scelte tra quelle che hanno una lunga esperienza nel servizio ferroviario e rispondono direttamente ai direttori regionali. Durante il servizio sono in contatto con i centri di coordinamento regionale del traffico, e a mezzo del palmare possono accedere a tutte le informazioni sull'andamento della circolazione in tempo reale, e trasmettere allo stesso modo qualsiasi informazione in breve tempo.

Per completare l'organizzazione si è prevista un'ulteriore figura meno visibile della prima, ma di primo piano ugualmente: il "Responsabile della Linea", a cui è affidato il compito di analisi e di pianificazione delle necessarie iniziative. La differenza tra le due figure sta nel fatto che l'Assistente deve fronteggiare la quotidianità, cercando di prevenire i problemi; il Responsabile interviene dove i problemi sono persistenti, prendendo dei provvedimenti strutturali a medio e a lungo termine.

(ViTo)

Detti Latini
Latinaj diraĵoj

Ad hominem:

all'uomo. Cioè: giusto per la persona di cui si tratta. *"Argumentum ad hominem"* significa un Qualcosa che colpisce in pieno perché diretto all'interessato.

al la homo. Tio taŭgas por la traktata persono. *"Argumentum ad hominem"* signifas io, kio plentrafas la celon, ĉar rekte adresata al la interesato.

Ad usum Delphini:

per uso del Delfino. Era così detto il primogenito dei re di Francia; per lui si "purgavano" o annotavano i libri dei classici greci e latini. Si dice di testi alterati o di qualcosa "contraffatto" adattato precisamente per qualche scopo.

por uzo de Daŭfeno. Tiel estis nomita la franca reĝa unuenaskito; por li oni "purigis" aŭ prinotis la librojn de klasikuloj grekaj kaj latinaj. Oni diras tion pri modifitaj tekstoj aŭ pri io "falsita", adaptita precize al iu celo.

FISAIC - PARIS 2006

IFEF estas unu el la diversaj fakoj de FISAIC, la internacia organizo pri la kulturflegantaj grupoj de la fervojistoj, kiu fondiĝis ĉefe danke al la esperantistoj en 1952.
Lastatempa iniciato de ĝi estas enkonduko de jara kunveno cele al kunordigado kaj programado de la internacia kalendaro, sed ankaŭ favorige al interagadoj de la diverstipaj aktivecoj.
Tiel FISAIC la trian fojon (por mi la duan) invitis al Parizo la Prezidantojn de la ĉefaj "Teknikaj Komisionoj" (ja, aktivadas multnombraj grupoj pri tre multaj fakoj: Arkeologio, Artoj, Briĝo, Dancoj, Filmo-Video, Folkloro, Fotoj, Genealogio-Heraldiko, Korusoj, Literaturo, Modelismo, Muziko, Numismatiko, Skarabo, Teatro, ktp) kaj aldone la Prezidantojn de la iel memstaraj Internaciaj Federacioj de Radioamatoroj (FIRAC), Filatelistoj (CIP) kaj Esperantistoj (IFEF).
Mi partoprenis en ĝi, 05-07 de aprilo 2006, kaj ĝoje mi povis konstati, ke vere regas bona etoso kaj ke iel oni povas interrilati, ĉar la plejmultaj kunvenintoj delonge alkutimiĝas al internaciaj taskoj kaj pli malpli oni konas iujn lingvojn, sed (iom peza laboro) ĉiam oni devas traduki por iu(j) diverslingvanoj.
Denove orelfrapis al mi la diferenco inter niaj E-kunvenoj kaj tiaj, kvankam mi povas diri, ke la partoprenintoj iel simpatias pri nia agado, eĉ mi sentis multe pli bona akcepto al nia afero. Esperebl e, fine, ke iu el ili decidas fari la plej ĝustan paŝon por pli efika interkompreniĝo…
Memevidente, bona ekzemplo de la uzado de la Internacia Lingvo Esperanto inter mi kaj la Ĝenerala Sekretario Georges Wallerand kaj s-ino Natalie Bayard donas al ili utilan sugeston.
Samtempe de tiu kunveno, kunsidis ankaŭ la estraro de FISAIC kaj dum ĝi, interalie kaj unuafoje, tre grave por ni, oni decidis oficiale rekte taksigi esperantiston reprezenti FISAIC ĉe la 58a IFK Shanghaio, kion mi volonte faris.

RoBo

Port-Bail 2006

Port-Bail è un piccolo villaggio in un'insenatura naturale nella costa occidentale della penisola normanna di Cotentin. Il porto e la spiaggia dunosa sono segnati dal ritmo delle maree, che cambia il paesaggio in modo sostanziale.
Questo è stato il luogo del congresso nazionale dei ferrovieri francesi, a cui ho aderito con la mia famiglia.
C'erano ottanta francesi e una quindicina di diversa nazionalità.
La settimana dal 7 al 14 di aprile è stata molto intensa, con poco tempo per annoiarsi. A parte gli incontri istituzionali, l'assemblea generale e gli esami dei corsi per corrispondenza, il resto del tempo è stato dedicato alle visite e qualche spettacolo.
È sempre un'emozione incontrare gli amici che non si vedono da un po' di tempo; l'appuntamento era alla stazio-

ne di Valognes, dove ci attendeva un bus per portarci nel "villaggio natura", ma già a Parigi, a Saint Lazare, verso l'ora della partenza, abbiamo incontrato visi noti, con cui poi abbiamo viaggiato assieme.
La struttura dove siamo stati ospiti è un villaggio al mare composto di un centinaio di piccole casette per famiglie fino a sei persone; la costruzione con l'accettazione offre gli spazi comuni: ristorante, sala teatro/discoteca, sala giochi, TV e biblioteca.
Una cosa non molto gradevole è stato il tempo: quasi sempre mutevole verso il brutto e il vento, che lì è cosa normale e non è mai mancato.
La regione è ricca di cose da vedere, ma le più toccanti sono le batterie di Azeville, avamposto tedesco durante la 2a guerra mondiale contro la costa inglese, i cui cannoni bombardavano incessantemente le città e non solo. In seguito la regione fu scena dello sbarco delle truppe alleate, e "non ci fu pezzo di terra che non venne bagnato dal sangue dei soldati morti nello scontro".
Tutta la zona ha un aspetto tipicamente medioevale, con costruzioni in pietra scura che danno sensazione di antico. Mete di visita sono state proprio costruzioni medioevali, il castello di Saint Sauver, il mulino a vento di Fierville (ancora macina farina), la chiesetta di Montfarville con all'interno dipinti molto colorati ispirati alla Cappella Sistina e una copia del Cenacolo di Leonardo, il maniero d'Ourville e la sua fattoria didattica, dove i gestori in costume servono un pranzo tipico normanno/medioevale da gustare con sidro come aperitivo e durante il pasto.
Abbiamo visitato anche il museo del sidro, del calvados e degli antichi mestieri, con sosta in una azienda agricola per vedere la lavorazione delle mele, con assaggio finale dei prodotti tipici.
Essendo Cotentin una penisola, non abbiamo mancato di ammirare alcune curiosità delle sue coste basse e sabbiose ad est e alte e frastagliate ad ovest. Il più piccolo porto d'Europa è Port Racine, in cui durante la bassa marea le sole 4-5 barche restavano appese alle funi di ormeggio, a un'altezza di 2-3 m. Il "naso di Jobourg" si allunga nell'Atlantico. L'isola Tatihou è collegata anche con la bassa marea: i battelli hanno le ruote. Proprio durante la bassa marea si possono vedere vastissime coltivazioni di ostriche, che godono dei flussi dell'acqua.
L'oceano a volte è pericoloso, per cui ecco a guardia delle coste rocciose dei fari: quello di Gatteville è uno dei più alti d'Europa, mentre quello di Capo Le Hague sorveglia l'ingresso della *Manche* in un posto tristemente noto come "cimitero del mare", a causa dei tanti naufragi contro gli scogli.
Cherbourg è la città capoluogo, di aspetto antico, ma anche industriale, con il suo grande porto commerciale e le centrali atomiche, ma per tutti è la "città del mare". Nel museo marino sono ricostruiti ambienti e storia delle esplorazioni ed è visitabile il sommergibile atomico "Le Redoutable".
Questi sono solo una parte dei tanti luoghi visti, che hanno lasciato tanta emozione in noi, ma si può trasmette a chi legge solo una parte delle sensazioni provate, che non saranno mai le stesse di chi le ha vissute.
Le occasioni ci sono e ci saranno ancora: vi invito a provarle.

(ViTo)

58-a IFEF-Kongreso Ŝanghajo (CN)

La 58a IFEF-kongreso okazis en la ĉina urbo Ŝanghajo, kuŝanta ĉe la rivero Huang, enfluanto de Yangzi-rivero.
La vetero estis ŝanĝiĝema, kun nur iom da suno kaj nuboj-pluvoj alternantaj, tamen tio tute ne ĝenis la kongresajn aranĝojn.
La lertaj ĉinaj kolegoj, kiuj por la unua fojo organizis IFEF-kongreson, bonege aranĝis kaj disvolvigis la tuton.
Partoprenis 224 homoj el 18 landoj ĝuante programon kun abundo de pritrakto de fervojfakaj temoj, kulturaj kaj vizitaj eventoj.
Bela kongreslibro kun koloraj bildoj klarigis kaj montris ĉion utilan kaj interesan.
Temo de la kongreso estis "Per Esperanto por fervojo", kiu akcentis la rolon de la Internacia Lingvo en servado de la tuta socio.
Kiel kongresejon oni elektis konstruaĵon, tre taŭgan por la celo, hotelon Er Yi, samtempe sidejo de porkuracista altlernejo de la 2a Medicina Universitato.
Dimanĉon matene okazis la tradicia inaŭgura malfermo, tre solena, en kiu ĉeestis diversaj aŭtoritataj gastoj, kiuj varme salutparolis, s-roj: CHEN Haosu, ZHOU Muyao, GUO Xiaoyong, PAN Shiwei, SUN Zhengxin, WANG Guowei.
Disdono de distingoj al merituloj, Honoraj Membrecoj de IFEF al LI Sen (CN) kaj al NOBUKI Naosuke (JP), Honordiplomo al HAN Zuwu, kompletigis la cerimonion.
Poste en la korto okazis profesia komuna fotado, kun ĉiuj ĉeestantoj kaj aŭtoritatuloj.
Posttagmeze delegacio estis akceptita en la sidejo de Ŝanghaja Scienc-teknika Asocio, kie parolis la Ĝenerala Sekr. de la Ĉina Fervoja Societo, s-ro WANG Guowei, Vpr. De Ŝanghaja Scienc-teknika Asocio, s-ro HU Jialun, Pr de CEA kaj LKK, s-ro LI Sen, Pr de IFEF d-ro Romano BOLOGNESI. Oni tre utile interŝanĝis ideojn kaj impresojn pri perspektivoj de fervojo kaj uzado de Esperanto.
Nacia vespero estis bunta kaj tre riĉa je programeroj kaj donis ravajn impresojn pri diverstipaj aspektoj de la varia ĉina kulturo.
Lundon matene okazis la nepublika komitatkunsido kaj posttagmeze la duontaga ekskurso en la urbo: vizitataj estis Templo de Jada Budho, Yuyuan-ĝardeno, Templo de la Urba Dio en malnova urboparto.
Pri la publika komitatkunsido (mardon matene) oni legu en Internacia Fervojisto. Posttammeze prezentiĝis la venonta IFK-Parizo; laboris la Faka Komisiono kaj vespere oni ĝuis noktan urban spektadon.
La merkreda tago, kiel kutime, estis ekskursa. Celo: la pitoreska urbo Hangzhou (ĉefloko de Zheijang provinco), kie oni vizitis la ĉarman Okcidentan Lagon, mirindajn ĉirkaŭaĵojn, Muzeon pri Teo, ktp.
Ĵaŭdo estis la tago de la faka programaro, dum kiuj precipe la gastigan-

taj kolegoj prezentis tre interesajn prelegojn. La ĉefa rilatis al la konstruo de la plurrekorda altmontara fervojo Qinghai-Tibeto, kiu baldaŭ ekfunkcios. Pri tiu ĉi kaj pri la aliaj oni povos legi en venonta Fervojfakaj Kajeroj. Sekvis kunveno pri Movadaj aferoj. Vespere Bankedo kaj Internacia balo kun speciala amikeca etoso plenĝojigis la partoprenantojn.
Vendredo vidis la kongresanojn viziti la Ŝanghajan Fervojan Muzeon kaj poste veturi per la magnetŝveba trajno de la centro al Pudong Flughaveno je 431 km/h dum 7 minutoj. Solena fermo, kun transdono de la IFEF-flago en la manoj de Sylviane Lafargue, kaj adiaŭa vespero konkludis neforgeseblan semajnon, dum kiu ne mankis intervjuoj radiaj kaj televidaj pri la internacia evento.
Sabaton disiĝis la homoj: iuj al la Postkongreso-Pekino, aliaj por kromaj vizitoj, aliaj hejmen.
Ĝis venontjare 2007 en Francio!

(RoBo)

Paco, Edukado, Neperforto

Dum tri tagoj (2-4/6/2006) okazis en Parizo grandega manifestacio en la "Cité des Sciences et de l'Industrie" en la parko de "La Villette".
En la impona konstruaĵo nur malgranda parto estis okupata de la "2a Salono Internacia de Iniciatoj por la Paco", en kiuj francaj esperantistoj (ĉefe René Ballaguy) pretigis ekspozicion, budon, filmadon, prelegojn.
Ĝuste por prelegi enkadre de la temo "Lingvoj, ĉu faktoroj de paco aŭ de disdivido?" mi estis invitita sabaton la 3an. Krom mi ĉeestis s-ano Jakvo Schram el Antverpeno kaj François Lo Jacomo kiel kunordiganto. Mia prelego titolis "Pacbatalo (interna) venkebla per Esperanto".
Mi kredas, ke la giganta laboro bone sukcesis por konigi Esperanton al multaj miloj da homoj, vere multnombraj dum la tri tagoj. (RoBo)

IFEF ĉe UIC

Sciante kaj profitante, ke mi estis en Parizo okaze de la manifestacio pri paco, mi antaŭe interkonsentis kun Sylviane Lafargue kontakti iun funkciulon de UIC (Union Intenational des Chemin des Fer = Monda Unio de Fervojoj), kun kiu jam de longa tempo nia IFEF kunlaboras en la projekto RailLex, rilate la fervoja terminaro.
Lundon la 5an de junio 2006 ni estis akceptitaj en la impona sidejo de UIC (tute proksime de Eiffel-Turo) de la tre afabla s-ino Rosalinde Taucher (DE), kiu nur de mallonge estis envolvita en la terminologia fako.
Estis, do, reciproke interese interkonatiĝi kaj interŝanĝi informojn.
S-ino Taucher faris ne malmultajn demandojn pri Esperanto, pri IFEF kaj pri nia agado kaj certe nun ŝi havas pli multajn kaj klarajn sciojn.
Ni ankaŭ malkovris diversajn interesaĵojn pri UIC.
Ni povis ankaŭ bone priskribi la IFEF-terminologian laboron kaj mencii pri ĉinaj kolegoj, kiu, sendepende de UIC, jam listigis milojn da fervojaj terminoj. (Sekvo en la 12a paĝo)

BERLINO CENTRALE - La nuova stazione HBF

La nuova Berliner Hauptbahnhof, inaugurata il 26 maggio 2006, è costata 700 milioni di euro.
Il progetto è dell'architetto Meinhard von Gerkan. Potrà avere una capacità, in arrivo e partenza, di un treno ogni novanta secondi.
Dai binari del piano superiore (est-ovest) transiteranno 300 convogli al giorno, mentre dal piano inferiore (nord-sud) ne passeranno 500.
La capacità massima sarà di 1.000 treni al giorno per un minimo di circa 300.000 passeggeri ogni giorno.
I viaggiatori si sposteranno all'interno con 54 scale mobili e 18 ascensori. Nella struttura saranno funzionanti cinema, negozi ed esercizi di ogni tipo.
Con il completamento delle linee ad alta velocità, dei corridoi progettati dall'Unione Europea, si potrà raggiungere Parigi o Verona in otto ore, Monaco in cinque, Praga in tre ore e dieci.
La stazione è formata da un tunnel-navata di cristallo lungo 321 metri, due minigrattacieli ipervetrati, che scavalcano la struttura come archi cubisti.
Sotto il tunnel trasparente, nella parte alta, passano i sei binari del corridoio est-ovest, sorretti da due ponti sospesi sul fiume Sprea.
Per costruire la struttura ci sono volute venticinquemila tonnellate d'acciaio, un milione di metri cubi di cemento, centinaia di chilometri di cavi.
Nel sotterraneo, trenta metri sotto, binari e pensiline del traffico nord-sud, nove binari in tutto, più due per la U55, la nuova linea del metrò berlinese con i treni automatici che porteranno alla Porta di Brandeburgo e ad Alexanderplatz, più altri due per la S-Bahn, la linea veloce che conduce in ogni angolo della metropoli.
Il passante nord-sud è un'opera ciclopica, un tunnel a quattro binari di tre chilometri e mezzo che passa sotto il centro della capitale, scavato da una "talpa" gigantesca.
In un prossimo futuro vedremo arrivare e ripartire da qui, i bianchi ICE tedeschi e olandesi della Siemens, i TGV blu argento francesi e i Velaro spagnoli e, a corridoio ultimato, verso est, treni polacchi, cèchi, ungheresi e un giorno anche russi.

(Sekvo el la 11a paĝo)

Estus interese sukcesi envolvi en la projekton RailLex ankaŭ la Ĉinaj Fervojojn. Espereble ke tio povos okazi pere de la kolegoj fervojistoj esperantistoj. Nia invito, por ke ŝi kaj ke iu funkciulo de UIC, kiel eble plejaltranga, ĉeestos la inaŭguron de nia 59a IFK en Parizo 2007, trovis ŝin tute favora.
Decidon tamen oni devas atendi de la superaj instancoj. (RoBo)

BERLINO CENTRA - La nova stacidomo HBF

La nova Berliner Hauptbahnhof, inaŭgurita la 26-an de majo 2006, kostis 700 milionojn da eŭroj. La projekto estas de arkitekto Meinhard von Gerkan. Ĝi havos kapaciton, en alveno kaj foriro, de unu trajno po naŭdek sekundoj. Tra la trakoj de la supra etaĝo (oriento-okcidento) trairos 300 vagonaroj tage, dum de la malsupra (nordo-sudo) trairos 500. La maksimuma kapacito estas po 1.000 trajnoj tage, t.e. minimume preskaŭ 300.000 pasaĝeroj tage.

La vojaĝantoj moviĝos interne per 54 rulŝtuparoj kaj 18 liftojn. En la konstruaĵo funkcias kinejon, butikojn kaj ĉiujn specojn da komercaj entreprenoj.

Post la finkonstruado de la rapidaj linioj, laŭ fervojaj koridoroj, projektitaj fare de Eŭropa Unio, oni povos atingi Parizon aŭ Veronon en ok horoj, Munkenon en kvin, Pragon en tri horoj kaj dek minutoj.

La stacidomo konsistas el vitra tunelo-navo longa 321 metroj, du malgrandaj ĉielskrapantoj plenvetritaj, kiuj transiras la strukturon, kiel arkoj kubismaj. Sub la travidebla tunelo, en la supra parto, pasas ses trakojn de la koridoro oriento-okcidento, apogantaj sur du pendantaj pontoj super la rivero Spreo.

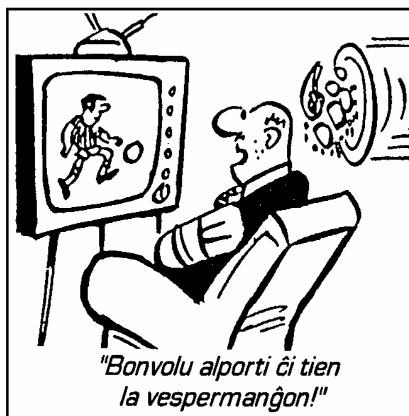
Por la konstruado de la strukturo necesis dudek kvinmil tunojn da ŝtalo, unu milionon da kubaj metrojn da betono, centojn da km da kabloj.

Subtere, tridek metroj malsupre, trakoj kaj kajoj por la trafiko nordo-sudo, naŭ trakoj en tute, plus du por la nova linio U55 de la berlina metroo kun aŭtomataj trajnoj, kiuj veturos inter la Brandeburga Pordego ĝis Alexanderplatz, plus aliaj du por la S-Bahn, la rapida linio kiu kondukas en ĉiujn angulojn de la metropolo.

La pasanto nordo-sudo estas ciklopa vorko, tunelo kun kvar trakoj longaj tri kilometrojn kaj duono, kiuj trapasas sub la ĉefurba centro, fosita per giganta "talpo"-maŝino.

En venonta estonto ni vidos alveni kaj reiri el ĉi tie de/al okcidento, la blankaj germanaj kaj nederlandaj ICE de Siemens-kompanio, la TGV blua-argenta francaj kaj la hispanaj Velaroj, kaj je la koridora finkonstruo, de/al oriento, trajnoj polaj, ĉeĥaj, hungaraj kaj eble poste ankaŭ rusaj.

Eble, tre aktuala situacio...



LA FAK-ASOCIO

La esperanto-movado laŭstrukture estas kompleksa organizaĵo, kiu ofte konfuzas multajn novajn geesperantistojn.
Ekzistas ja diverskategorie asociaj kaj individuaj membroj de internaciaj kaj naciaj, ĝeneralaj kaj fakaj, neŭtralaj kaj neneŭtralaj asocioj.
Tian komplikan staton iom post iom estigis la historia disvolviĝo de la movado kaj evidente klarigas la socia naturo de komuna lingvo. Estas memkompreneble, ke Lingvo lnternacia laŭdestine fariĝas ankaŭ interfaka, kia ajn estas la fako profesia aŭ teknika, kultura aŭ sporta, sindikata aŭ politika, religia aŭ filozofia, k.t.p.
Nu, kiuj estas la celo, strukturo kaj destino de la ĝenerala movado? Tio ĉi pli klare kaj facile prilumas tiujn de ĉiu faka asocio.
La celo formulita en la «Deklaracio pri esenco de Esperantismo» (1905) estas koncize esprimita en la statuto de Universala Esperanto-Asocio: «disvastigi la uzadon de la lnternacia Lingvo Esperanto» kaj «plifaciligi la ĉiuspecajn spiritajn kaj materiajn rilatojn inter la homoj, sen diferenco pri nacieco, raso, religio, politiko aŭ lingvo» (kiu lasta parto respondas al la tielnomata «interna ideo»).
Universala Esperanto-Asocio, kiu origine simpla asocio konsistis nur el individuaj personoj, prezentiĝas nun kiel miksa federacio de naciaj kaj fakaj branĉoj kaj ankaŭ de individuaj membroj.
Tiu ĉi ĝenerala kaj historia grupigo havas la gravegan avantaĝon ebligi ian kunordigon de la agado inter ĉiuj geesperantistoj, ian elekton inter la prioritataj objektivoj atingotaj, ian ĝeneralan reprezentadon de la samideanaro ĉe la internaciaj instancoj kiel UNO kaj UNESCO.
Sekve, la Universala Asocio «Kreskigas inter siaj membroj fortikan senton de solidareco . . . okazigas la Universalajn Kongresojn . . . kreas internaciajn servojn uzeblajn de ĉiuj homoj, kies intelektaj aŭ materiaj interesoj celas trans la limojn de ilia genta aŭ lingva teritorio».
lnteralie, ekzemploj de tiaj servoj estas la magnetofona servo (kiu nun proponas cirkaŭ 300 registraĵojn), la delegita reto, la Centro de Esploro kaj Dokumentado.
Tiel la asocio bazas sian agadon sur por- kaj pri-lingva kampo, subtenante cetere la Akademion de Esperanto. Krom la prilingvaj institucioj kiel la Akademio kaj la nacilingvaj institutoj, sendube la destina perspektivo de la ĝenerala movado estas estonta malaperiĝo, kiam la Lingvo Internacia estos plene disvastigata, oficiale agnoskita kaj uzata tra la tuta mondo.
Kiel prezentiĝas nun la celo, strukturo kaj destino de faka asocio?
Estas nuna eraro pensi, ke ĉi tiu konkurencas aŭ duobligas la asociojn de la ĝenerala movado; male, kaj precipe se la fako estas neŭtrala (profesia, teknika, kultura, sporta), ĝi plej ofte aliĝas kaj ĉiuokaze povas kaj devas helpi al ili sur iliaj re-

spektivaj teritorioj monda, nacia, regiona, kaj loka.
La faka asocio esence celas pli koncentri siajn pensadojn por la distivastigo kaj uzado de la Lingvo Internacia en unu speciala socia medio.
Ekzemple: la pravo de ekzisto de fervojista asocio estas grupigi ĉiujn aktivajn kaj emeritajn fervojistojn scipovantajn aŭ lernantajn la Lingvon por prezenti ĝin kaj defendi la profesiajn interesojn ĉe la fervojistaj aliaj organizaĵoj kaj oficialaj instancoj.
Unuvorte temas pri specialigita agado, kiu precipe koncernas la apartajn interesojn de la determinita medio kaj favoras la estiĝon de fakterminaro; tia agado estas ĉefe por- kaj perlingva: porlingva ĝi aligas la asocion al la ĝenerala movado; perlingva ĝi estas pli propra al la fakasocio kaj aligas ĝin al la aliaj asocioj de la medio.
Tial la destina perspektivo de fakasocio estas tute malsama: se ĝi kompetente kapablas penetri sian medion kaj bone reprezenti ties interesojn ĝis la plej altaj instancoj ĝi evidente daŭrigos sian peresperantan vojon, eĉ post kiam la poresperanta estos finita kaj la ĝenerala movado malaperinta.
Sume ĉiu celkonscia esperantisto principe aliĝas al la ĝenerala movado kaj al la fak-asocio de sia profesio.

Jean Thierry (UEA estrarano) (El «Esperanto-Fervojisto» de FFEA). (El IF 1971/2, paĝojn 18a-28a-30a).

Vidu kiel plej multaj konsideroj validas ankoraŭ hodiaŭ kiel antaŭ 35 jaroj. Same pri la flanka artikolo.

Fervojaj Komputiloj

Jam hodiaŭ komputeroj direktas la fervojon de morgaŭ

Teledirektita lokomotivo

Plej altrangaj eminentuloj kaj fakuloj de la Germana Federacia Fervojo sin informis en transportdirekta centrejo, troviĝanta en tielnomata «cibernetika insulo» en Hannover, pri la plej aktuala stato de la aŭtomacio. Ili observis, kiel aŭtomato sur elektra lokomotivo, kiu veturis ie inter Hannover kaj Hamburg per rapideco de 200 km/h, tute memstare transprenis ĉiujn funkciojn, dum la kunveturanta lokomotivestro metis siajn manojn en la sinon. Ĉi tiu lokomotivo plenaŭtomate regulis sian veturadon kaj bremsadon. La necesaj direktkomandoj venis el komputero de la «transportdirekta centrejo» en Hannover. Neimageblajn eblecojn oni povis antaŭsenti en tiu momento. Ĉar iun tagon centraj komputeroj senpere direktos lokomotivojn kaj trajnojn en vastaj regionoj de la fervoja reto.

Voĉo el la komputero

Tamen la inĝenieroj, kiuj en la provizore limigita regiono de tiu «cibernetika insulo» jam realigis karakterizajn trajtojn de l' estonta fervojo, perpleksiĝis per pliaj surprizoj. Ekzemple la 22 stacioj kaj blokstacioj de la ĉirkaŭ 100 km longa linio Wunstorf (ĉe Hannover) ĝis Bremen jam nun estas «tele-provizataj» el komputeroj de tiu transportdirekta centraĵo. Helpe de la programigado kaj pere de indikoj akiritaj laŭlonge de la linio parte aŭtomate, parte do-

nitaj per tele-tajpilo, la komputero teletajpe donas ordonojn al la lokaj trajnekspedistoj.
Ĉiu trajno veturanta sur la linio, estas konata en la komputero kun ĉiuj necesaj indikoj. Tiamaniere kajodeĵoranto el iu ajn stacio povas telefone demandi la komputeron, elektante sur sia telefonaparato la numeron de la respektiva trajno, ĉu ĉi tiu trajno venos akurate aŭ ne. La voĉo, kiu klare kaj bone kompreneble lin informas, venas el la elektronika cerbo. La unuopaj vortelementoj tiom rapide estas vokataj el la kolektildisko, ke estiĝas kompletaj vortoj kaj frazoj. Sammaniere manovristoj povas ricevi ordonojn per radiofonio rekte el la komputero. Kaj tial ili povas esti integrataj en komputere direktita laborprocedo. Ankaŭ tion la cibernetikistoj de la federacia fervojo impresplene demonstris.

Ĉiu vagono tuj trovebla

La cibernetika insulo cetere ampleksas kromajn multe pli vastajn fakojn. Ekzemple jam nun oni povas centre regadi la vartrafikon en la regiono de Hannover pere de du komputeroj. La trajnoj, alproksimiĝantaj al la granda manovra stacio Seelze apud Hannover, antaŭe estas anoncitaj. La indikoj por tiaj vagonoj, kiuj estas transdonitaj al la fervojo en la regiono mem de Hannover jam en la respektiva varoficejo estas fiksataj helpe de la frajt-registrilo. Aliaj indikoj, kiuj aldone necesas por la manovra tekniko, estas aŭtomate elvokataj el centra vagonregistrejo. Per tio la komputero de la manovra stacio starigas la planojn por la ordigmonto, povas konstati la vojon de (iu unuopa vagono kaj tuj eltrovas mismanovron, donas ordonojn por la trajnformado kaj kuplado kaj presas trajnlistojn.
Krome la stacia funkcikontrolejo ĉiumomente havas la eblecon, havigi al si helpe de la komputero tujan superrigardon pri la funkcia situacio kaj tiel optimume povas fari siajn decidojn. Ekzemple oni povas presi la tielnomatan «trakspegulon» - tio estas la laŭnombra okupstato de la unuopaj klasifiktrakoj per varvagonoj - aŭ eĉ povas vidigi ĝin sur televida ekrano. Kaze ke oni serĉas certan vagonon, sufiĉas demando al la komputero. Post malmultaj sekundoj ĝi precize respondas, kie la serĉata vagono troviĝas. Ankaŭ eblas eltrovi la kvotojn laŭ direktoj kaj celoj de la vagonoj rulantaj en la alproksimiĝantaj vartrajnoj. Tiamaniere oni povas formi rektajn trajnojn, kiuj preteriras manovradstaciojn, kiuj kutime estas uzataj por tiaj komunikiĝoj. Dua (proces-) komputero direktas en la stacio la ordigmontan lokomotivon per radio, la montajn kaj klasifiktrakajn bremsojn, ĝi akurate komutas la pintrelojn kaj havas plurajn taskojn por la disrangado de la trajnoj alvenintaj.
Kiam por la «fervojo de la estonto» estos estiĝinta el cibernetika insulo tuta cibernetika lando, tiam trajnoj, vagonoj kaj pecaĵsendaĵoj povos atingi siajn celojn komplete direktitaj de komputeroj.

Ekstrakte tradukis el «DB-pressedienst» *Joachim Giessner.*
El IF 1971/2, paĝon 29a.

UN MOMENTO MAGICO

Caro Lucilio,

segui il mio consiglio, diventa padrone del tuo tempo e tienilo da conto: è la cosa più preziosa che hai. Convinciti che le cose stanno così come io te le racconto: alcune ore ci vengono sottratte da occupazioni necessarie, quali il lavarsi, il mangiare e il dormire; altre, invece, le spendiamo per fare del male (e sono quelle di cui più ci dovremmo vergognare); e altre ancora per non fare assolutamente niente (e che poi, a conti fatti, finiscono per essere la maggioranza). Nessuno che si accorga che si muore giorno dopo giorno, minuto dopo minuto, e che la vita si consuma come la polvere della clessidra che scivola in silenzio verso il basso.

Il nostro errore maggiore sta nel credere che la morte sia una cosa che ancora deve venire, laddove essa, la maledetta, in gran parte è già avvenuta, e sta alle nostre spalle. Ogni ora che passa esce dalla tua cassaforte e va a far parte del dominio della morte. Fa tesoro allora, o mio Lucilio, del tempo che ti resta; sarai meno schiavo del futuro e diventerai più padrone del presente. Tutto, in pratica, appartiene agli altri, ad eccezione del tempo che è un bene soltanto tuo. Lo hai avuto in dono dalla natura e non lo puoi regalare al primo venuto. Quante volte invece, ammettilo, lo hai gettato via solo per procurarti il superfluo?

A questo punto ti chiederai come mi comporto io nella vita, io che sto qui a dare consigli anche a chi non me ne chiede. Ebbene, ti risponderò con la massima sincerità: il mio caso è quello di un uomo che cerca di spendere il proprio tempo in modo generoso, senza strafare; è stupido, infatti, accumulare ricchezze per un futuro che non esiste.

D'altra parte, come dicono i nostri vecchi, o almeno quelli di loro che si ritengono più saggi? "Inutile conservare il vino in fondo al vaso, quando si è arrivati alla feccia".

Addio.

Tuo Lucio Anneo (Seneca)

Caro Lucio Anneo,

l'esempio che mi fai del vino e della feccia non mi convince. Quando avevo venti anni ero di certo più sano, più bello e più forte di adesso, ma non per questo ero più felice: correvo dietro alle giovani ancelle e non mi fermavo mai a pensare. Oggi, invece, grazie agli Dei, e soprattutto all'età, se provo un'emozione, la vivo in modo molto più intenso, al punto da commuovermi per un nonnulla. Ieri ero un vegetale, quasi un *levisticum*, del tutto privo di coscienza, oggi sono un uomo nel vero senso della parola, e rifletto sulle cose che mi capitano.

Se vedo un bel tramonto mi fermo ad ammirarlo, se incontro un conoscente sono felice di intrattenermi con lui, se vado a teatro, il giorno dopo ne parlo con gli amici per commentare con loro il punto di vista dell'autore.

A questo punto poniamoci la domanda: "È meglio essere giovani e sani, e non capire niente della vita, o vecchi e malati, e apprezzare anche i minimi piaceri che ci possono ancora capitare?" Probabilmente la risposta giusta è quella d'insegnare ai giovani a riconoscere i momenti magici quando sono ancora in tempo. Non è per l'appunto questo il compito della filosofia? Ah, se, quando ero giovane, un compagno invisibile mi avesse sussurrato in un orecchio: "Attento a te, o Lucilio, questo che stai vivendo è un momento magico!".

Addio.

Tuo Lucilio (Anneo)

MAGIA MOMENTO

Kara Lucilio,

sekvu mian konsilon, iĝu mastro de via tempo kaj zorge gardu ĝin: ĝi estas la plej valora afero, kiun vi havas. Konvinkiĝu, ke la aferoj estas tiaj, kiaj mi pridiras ilin al vi: iuj horoj estas al ni deprenitaj pro necesaj okupoj, kiel sinlavi, manĝi kaj dormi; aliajn, male, ni uzas por malbonagadi (kaj tiuj pleje devus esti hontigaj); kaj kromajn aliajn por fari entute nenion (kiuj, bone rigardante, estas la plejmultaj). Neniu, ja, ekrimarkas, ke oni mortas de tago al tago, minuton post minuto, kaj ke la vivo konsumiĝas kiel la polvo de klepsidro, kiu silente subenfluas.

Nia plej granda eraro estas kredi, ke la morto estas afero alvenonta, kiam ĝi, la malbenata, grandparte jam alvenis kaj ĉeestas malantaŭ niaj ŝultroj. Ĉiu horo, kiu pasas eliras el via trezorkofro kaj iras por aparteni al la regado de la morto. Zorgu, do, mia Lucilio, vian restantan tempon; tiel vi estos multe malpli sklavo de la estonto, iĝante multe pli mastro de la nuntempo. Ĉio, praktike, apartenas al la aliaj, escepte de la tempo, kiu estas posedaĵo nur via. Vi ricevis ĝin de la naturo kaj vi ne povas fordoni ĝin al ĵusalveninto. Kiom da fojoj, anstataŭe, agnosku tion, vi forĵetis ĝin nur por akiri superfluaĵojn?

Je ĉi tiu punkto, eble vi demandos vin, kiel mi kondutas en la vivo, mi, kiu estas ĉi tie donate konsilojn eĉ al kiuj ne petas ilin. Nu, mi respondos al vi kun la plej granda sincero: mia kazo estas tiu de homo, kiu klopodas eluzi sian tempon plej grandanime, sen troigo; estas stulte, fakte, akumuli riĉaĵojn por futuro, kiu ne ekzistas.

Aliflanke, kiel diras niaj maljunuloj, aŭ almenaŭ tiuj el ili, kiuj estas taksataj plej saĝaj? "Ne valoras konservi la vinon funde en la vazo, kiam oni atingis feĉaĵon."

Adiaŭ.

Via Lucio Aneo (Seneko)

Kara Lucio Aneo, via ekzemplo pri vino kaj feĉo ne konvinkas min. Kiam mi havis du dek jarojn, mi estis certe pli sana, pli bela kaj pli forta ol nun, sed ne, pro tio, pli feli-

ĉa: mi postkuris junajn servistinojn kaj neniam mi haltis por pensi. Hodiaŭ, male, dank' al la Dioj, kaj ĉefe al la aĝo, se mi emociiĝas, mi vivas tion multe pli intense, ĝis kortuŝiĝo pro bagatelo. Hieraŭ mi estis vegetalo, kvazaŭ iu *levistiko*, tute sen konscio, hodiaŭ mi estas homo en la vera senco de la vorto, kaj mi meditas pri la eventoj, kiuj okazas al mi.

Se mi vidas belan sunsubiron, mi haltas kaj admiras ĝin, se mi renkontas konatulon, mi estas feliĉa iom restadi kun li, se mi iras teatren, la sekvan tagon mi parolas pri tio kun amikoj, por kune komentarii la vidpunkton de la aŭtoro.

Nun, ni faru al ni domandon: "Ĉu estas pli bone esti junaj kaj sanaj, komprenante nenion pri la vivo, aŭ maljunaj kaj malsanaj, aprezante ankaŭ la minimumajn plezurojn, kiuj ankoraŭ povas okazi al ni?" Eble, la plej taŭga respondo estas instrui la gejunulojn rekoni la magiajn momentojn, kiam ili ankoraŭ estas en la konvena tempo. Ĉu ne estus ĝuste tiu ĉi la tasko de la filozofio? Ha, se, kiam mi estis juna, nevidebla kunulo estus orelen susuranta al mi: "Atentu al vi, Lucilio, tiu ĉi, kiun nun vi vivas, estas magia momento!"

Adiaŭ.

Via Lucilio (Aneo)



Il sistema Alta Velocità (AV)

L'Italia, pur avendo individuato in ritardo l'esigenza di nuove linee ferroviarie a tecnologia avanzata, rispetto a Giappone, Francia e Germania, ha poi definito un piano organico per l'Alta Velocità, recepito in un contratto di programma tra il Ministero dei Trasporti e, dell'allora, Ente Ferrovie dello Stato (oggi F.S. SpA).

L'Alta Velocità, detta poi Alta Capacità, è un progetto in corso, il progetto italiano più ambizioso nel settore delle infrastrutture, con responsabilità pubblica nella progettazione, direzione e controllo delle opere.

Il grande rilievo del progetto, anche per il successo di esperienze estere similari, come il TGV francese, ha attirato la fiducia degli investitori privati che sono impegnati a coprire il 60% della spesa prevista per l'opera. Questa formula, oltre a contenere l'impegno dello Stato, mirava a consentire il tempestivo e regolare flusso finanziario per una puntuale realizzazione delle opere previste.

Obiettivi del progetto Alta Velocità erano/sono, su scala nazionale, il potenziamento e la integrazione della rete storica e, su scala internazionale, l'integrazione della nostra rete ferroviaria con quella europea. Esso, quindi, oltre ad assicurare il trasporto di grandi masse di viaggiatori ad alta velocità su distanze medio/grandi, mirava/mira ad apportare notevo-

le sviluppo sia al trasporto locale passeggeri, sia al traffico merci.
L'Alta Velocità era/è articolato su tre linee principali: *Milano - Napoli, Torino - Venezia, Milano - Genova,* con l'adeguamento dei principali nodi interessati: *Torino - Milano - Genova - Verona - Venezia - Bologna - Firenze - Roma - Napoli.*
Gli itinerari AV erano/sono previsti il più possibile indipendenti da quelli regionali e locali. Riducendo la conflittualità tra le linee, si potenzierà la capacità del nodo e della circolazione, con conseguente miglioramento dei servizi, e della puntualità.

Il successo dell'"impresa" AV all'inizio era garantito da uno schema del tutto innovativo di relazioni tra i vari protagonisti del processo operativo:

ITALFERR-SIS. T.A.V.: Società per azioni partecipata al 95% dall'Ente FS; capitale sociale di 7,326 milioni di Euro.
TAV: Società privata con un capitale di 51,646 milioni di Euro (60% di 27 banche ed istituti di credito italiani ed esteri, 40% dell'Ente FS).
TA VCO: Società dell'Ente FS.
General Contractors: Consorzio CEP A V 1 & 2 (ENI) - Consorzio IRICA V 1 & 2 (IRI) - FIAT - Consorzio CO.CIV.
Consorzio Saturno: Coordinamento Tecnico.
Consorzio Trevi: Fornitura Treni.
Consorzi di Ingegneria: TPL AV - TECH.A.V. - CTIP-FER - Foster Wheeler Italiana.

Scelte tecnologiche

Velocità: 300 km/h.
Capacità massima della rete.
Pendenza max: 18‰.
Sagoma gabarit "C".
Alimentazione: 25000V c.a.
Peso per asse: 22 t.
Sistema di gestione integrato Sigav.
ATC (automatic train control).
Treni AV policorrente.
Locomotive per merci policorrente.
Assenza di segnali laterali.

Benefici previsti

Incremento viaggiatore-chilometro (VG-km) per ferrovia: + 140%.
Decremento mobilità auto: - 30%.
Benefici per la collettività: 3,469 milioni di Euro/anno.
Maggior numero persone occupate (FS ed indotto): + 40.000.

Stato attuale

Sono molti i cantieri in cui si lavora. Alcuni tratti di linea sono già sottoposti a percorsi di prova (dal 2005) tra Roma e Napoli (iniziata nel 1994), e ora anche fra Milano e Torino. Molte gallerie (in tutto km 73,2 su km 78,5 = 93,40%) sono già state perforate fra Bologna e Firenze (avanzamento circa all'85%). Fra Bologna e Milano alcuni tratti sono in stato avanzato, fra cui la struttura del ponte sul Po, iniziata nel luglio 2002 (v. IFIB 2002/12), e la "grotta" sotto la stazione di Bologna.
Tuttavia per il cittadino comune, ma anche per il ferroviere, è difficile capire se l'attuale situazione risponde alle aspettative e se vengono rispettate le scadenze programmate. Entro

il 2007 dovrebbero già essere percorribili alcune tratte, entro il 2008 la Bologna-Firenze ed entro il 2010 tutto il sistema dovrebbe essere finito. Le percezioni visive non confortano perché in molti luoghi non si è neppure iniziato e si sa di diverse sospensioni/interruzioni dei lavori.
Circa i benefici previsti, c'è da dubitare fortemente che quegli obiettivi siano stati raggiunti, specialmente nei riguardi del traffico automobilistico e dei risparmi per la cittadinanza.
Se son rose, fioriranno.

(RoBo)

Sistemo Alta Rapideco (AV)

Kvankam, kompare kun Japanio, Francio kaj Germanio, oni ekkonciis kun malfruo pri la neceso de novaj fervojaj linioj kun avanaj teknologioj, fine en Italio oni difinis sisteman planon por Alta Rapideco, enprenita en programkontrakto inter Ministerio pri Transportoj kaj, tiama, "Ente Ferrovie dello Stato" (hodiaŭ FS SpA, = akcia kompagnio).
Alta Rapideco, poste nomata Alta Kapacito, estas ankoraŭ valida projekto, eble la itala projekto plej ambicia en la infrakstrutura fako, kun publikaj devigoj en projektado, direktado kaj kontrolado pri ĉiuj vorkoj.
La graveco de la projekto, ankaŭ pro sukcesoj de similaj eksterlandaj spertoj kiel la franca TGV, altiris fidon ĉe privataj investintoj, kiuj engaĝiĝis ĝis 60% de la elspezoj. Tiu ĉi formulo, krom limigi la sindevigon de la Ŝtato, celis realigi ĝustatempan kaj regularan financan monalfluon, por akurata plenumo de la antaŭviditaj vorkoj.
Celoj de la projekto Alta Rapideco estis/as, naciskale, potencigo kaj kompletigo de la historia reto, kaj, internaciskale, integrigo de la itala reto en la eŭropa fervojreto. Do, krom sekurigi la transportadon de grandaj amasoj da vojaĝantoj je alta rapido laŭ mezaj/longaj distancoj, ĝi celis/as alporti rimarkindan evoluon kaj al la loka pasaĝertrafiko kaj al vartrafiko.
Alta Rapideco konsistis/as el tri ĉefaj linioj: *Milano-Napoli, Torino-Venezia, Milano-Genova*, kun adekvatigo de la ĉefaj nodoj: *Torino, Milano, Genova, Verona, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli.*
La itineroj AV estis/as antaŭviditaj kiel eble plej sendepeandaj de la regionaj kaj lokaj. Reduktante la konfliktemon inter linioj, oni potencigos la kapacitojn de la nodoj ka la cirkuladon, kun sekva plibonigo de servoj kaj akurateco.
La sukceso de la "entrepreno" AV, komence estis garantiata de organiza skemo entute noviga en la rilatoj inter la diversaj protagonistoj de la operacia proceso:

ITALFERR-SIS. T.A.V.: *Akcia kompanio kun kvoto je 95% posede de "Ente FS"; socia kapitalo je 7,326 milionoj da Eŭroj.*

TAV: Privata kompanio kun kvoto je 51,646 milionoj da Eŭroj (60% posede de 27 bankoj kaj kreditin-

stututoj, italaj kaj eksterlandaj; kvoto je 40% posede de "Ente FS").
TA VCO: Kompanio de "Ente FS".
Ĝeneralaj kontraktintoj: Konsorcio CEP A V 1 & 2 (ENI), Konsorcio IRICA V 1 & 2 (IRI), FIAT, Konsorcio CO.CIV.
Konsorcio Saturno: Teknika kunordigo.
Konsorcio Trevi: Trajnprovizado.
Konsorcioj pri inĝenierio: TPL AV, TECH.A.V, CTIP-FER, Foster Wheeler Italiana.

Teknologiaj elektoj

Rapideco: 300 km/h.
Maksimuma reta kapacito.
Maksimuna dekliveco: 18‰.
Limprofilo ĝenerala (gabarit) "C".
Kurentprovizado: 25.000V c.a.
Pezo poradaksa: 22 t.
Integrita regadsistemo Sigav.
ATC (trajnbremsigado aŭtomata).
Trajnoj AV plurkurentaj.
Lokomotivoj por varoj plurkurentaj.
Malesto de flanksignaloj.

Atenditaj avantaĝoj

Pliiĝo de pasaĝerkilometroj per fervojo: + 140%.
Malpliiĝo de aŭtomobiltrafiko: -30%.
Ŝparo por la kolektivo: 3,469 milionoj da Eŭroj/jare.
Pliiĝo de dungitoj (FS kaj dependaj entreprenoj): + 40.000.

Nuna stato

Estas multaj la konstruejoj, en kiuj oni prilaboras. Iuj traksekcioj jam estis submetitaj al trafikaj provoj (ekde 2005) inter Roma kaj Napoli (komencita en 1994) kaj nun ankaŭ inter Milano kaj Torino. Multaj tuneloj (sume km 73,2 el km 78,5 = 93,40%) jam estis boritaj inter Bologna-Firenze (laborprogreso jam 85-%). Inter Bologna kaj Milano iuj traksekcioj estas en progresinta fazo, inter kiuj la strukturo de la ponto super la rivero Poo (komencita en julio 2002, v. IFIB2002/12), kaj la "kavo" sub la Bologna-stacio.

Tamen por komuna enloĝanto, sed ankaŭ por fervojisto, estas malfacile kompreni se la nuna situacio kontentigas la atendojn kaj se oni respektis/as la programitajn tempolimojn. Ĝis la jaro 2007 oni devus jam laŭveturi iujn partojn aŭ kompletajn liniojn, ĝis 2008 laŭ Bologna-Firenze, kaj ĝis 2010 la tuta sistemo devus esti finpreta. La vidaj impresoj ne estas trankviligaj, ĉar en multaj lokoj oni eĉ ne komencis agi kaj oni ekaŭdas pri diversaj laborinterompoj/ĉesoj.

Ĉirkaŭ la atenditaj avantaĝoj, estas forte dubinde, ke la menciitaj celoj estis suksese atingitaj, ĉefe pri la aŭtomobila trafiko kaj pri ŝparoj por la civitanaro.

Se estas rozoj, ili floros.



Sistemo de telekomunikado GSM-R

La sistemo GSM-R (*Global System for mobile communication-Rail*) = (tutmonda sistemo por moveblaj komunikadoj en fervojo) naskiĝas el strebadoj faritaj de fervojaj kompanioj eŭropaj kaj aparte de Rete Ferroviaria Italiana (RFI) por evoluigi reton pri movebla telefonio standartigita je eŭropa nivelo, bazita sur specifaj bezonoj de la fervoja sektoro, utilizante la standarto GSM.

La kompanioj kiuj agas en fervoja kadro ĉiam bezonis pri komunikiloj por kunordigi diversajn agadojn.

Dum la lastaj jaroj la fervoja trafiko plialtiĝis en konsiderinda maniero kaj ĉi tio portis al utiligado de malsamaj teknologioj, kiuj kompleksigis la mastrumado, neefika kaj multekosta en homaj rimedoj kaj ekonomiaj.

Tiu situacio estis plimalbonigita pro la elektoj de la unuopaj eŭropaj fervojaj kompanioj por implementi malsamajn sistemojn, kiujn ne estas komunikantaj inter si.

Kun klaraj rezultoj pri integriĝo akiritaj de la kompanioj pri movebla telefonio en la mondo, danke al la standarto GSM, en la jaro 1990 la fervojaj kompanioj kaj la Telekomunikadaj entreprenoj decidis plani diversajn projektojn kun la celo standartigi fervojajn komunikadojn.

La sekvo de ĉi tiu laboro estas la standarto GSM-R, kiu implementas la fervojajn servojn sur la sistemo GSM publiko (teknologio GSM kun pli larĝiĝo de frekvecobendo riservita al la eŭropaj fervojaj retoj).

RFI, por plenumi la moveblan reton GSM-R, krom la ĉentralojn pri komutado kaj superrigardo, antaŭvidas instali radiajn staciojn ĉe ĉirkaŭ 7.500 km da fervojaj linioj.

En lokoj kie ne estos radiaj aparatoj RFI, kaj pro tio ne estos kovritaj per radio GSM-R, ĉiuj uzantoj povos uzi la servon de *roaming* liverita de naciaj administrantoj de publikaj retoj.

Estas utile rememori, ke jam de ĉirkaŭ 10 jaroj estis uzataj sur la fervoja reto itala sistemo de movebla komunikado, kiun oni apogis al iu administranto de nacia telefonio.

La ĉefa funkcio de la poŝtelefono de la deĵorantoj estas la eblo rilatigi ĝin al numero de trajno, aŭ al oficejo, tiamaniere, ke, ekzemple, se oni volas telefoni al lokomotivestro de la trajno "1", oni ne bezonas koni la personan numeron de tiu fervojisto, sed sufiĉas komponi la numeron de la koncerna trajno kaj de tiu certa deĵorrolo, kaj oni parolos kun tiu lokomotivestro, kiu ŝtiras tiun trajno, kaj ne gravas, kiu nun li estas.

La projekto GSM-R de RFI strebas jenajn obiektivojn:

- *Roaming* (konektado) Nacia pere de publikaj enterprenoj por garantii, ankaŭ kie ne estas la reto RFI, minimuman servon, donante pli bonan kaj pli kapilaran radian kovradon de fervojaj sekcioj;
- Konverĝo inter reto radiomovebla GSM-R kaj kablareto de RFI: ebleco por la uzantoj de moveblaj aparatoj alvoki la uzantojn de apa-

ratoj de kablareto RFI sammaniere kiel inter kablareto RFI. Ekz., por telefoni al iu en Romo sufiĉas diĝiti la distriktonumeron 970 kaj la internan numeron xxxx;

- Realizado de infrastrukturo diĝita datumtranssendo longe de la 7.500 km da fervojaj linioj sur kiuj oni deĵoras. Tiu reto estos utilizata, aldone al propra uzo de la sistemo GSM-R, ankaŭ por igi pli fidindaj kaj disponeblaj la komunikadoj de kablareto RFI, en kompartimenta kaj transkompartimenta telefon-centraloj kaj retoj;
- Presentado de funkcia numero: sur la ekrano de la terminalo de la alvokito ne plu aperos la numero de la alvokanto, sed la indiko de la fervoja funkcio de la alvokanto. Ekzemple, sur la konzolpanelo de DCO (reguligisto de la trajntrafiko) aperos “Trajno yyyyy 1-a Lokomotivestro";
- Kunligo de unuopa poŝtelefono je pluraj numeroj funkcionalaj;
- Elsendo de alvoko laŭ posicio geografia *(Location Dependent Addressing)*: por la lokomotivestroj eblos telefoni al la DCO (reguligisto de la trajntrafiko) en tiu loko simple diĝitante la saman numeron 1200;
- Grupaj alvokoj;
- Alvokoj pro danĝero: per ruĝa butono oni alvokas ĉiujn proksimajn telefonojn;
- Alvokoj kun prioritato: ebleco aliri al la radiaj rimedoj kun prioritato por iuj uzantoj kaj alvokoj;
- Kontrolo de la kvalito de la servo;
- ETCS (European Train Control System): sistemo por la aŭtomata kontrolo de trajn-cirkulado uzata sur la rapidaj linioj, kie oni uzas la datum-kanalon GSM-R kiel transsendilo tero-trajno. Sur tiuj linioj ne ekzistas tradiciajn signalilojn, sed la signalo, "trako libera", estas kaptita pere de lokomotiv-aparato, kiu reguligas la rapidon aŭ la bremsadon de la trajno. *(ViTo)*

Il sistema di telecomunicazione GSM-R

Il sistema GSM-R (Sistema globale per comunicazione mobili ferroviarie) = (*Global System for mobile communication-Rail*) nasce dagli sforzi compiuti dalle compagnie ferroviarie europee ed in particolar modo da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per sviluppare una rete di telefonia mobile standardizzata a livello europeo, basata sulle esigenze specifiche dell’ambiente ferroviario, utilizzando lo standard GSM.(Global System for mobile communication-Rail)=(Sistema globale per comunicazioni mobili ferroviarie).

Le società che operano in ambito ferroviario hanno sempre avuto bisogno di sistemi di comunicazione per coordinare le diverse attività.

Negli ultimi anni il traffico ferroviario è aumentato in modo considerevole e questo ha portato alla utilizzazione di varie tecnologie che hanno reso la gestione complessa, inef-

ficiente e dispendiosa in termini di risorse umane ed economiche.
Tale situazione è aggravata dalla scelta delle singole compagnie ferroviarie europee d'implementare sistemi differenti e non comunicanti tra loro.
Avendo chiari i risultati d'integrazione raggiunti dagli operatori di telefonia mobile mondiale grazie allo standard GSM, nel 1990 le compagnie ferroviarie e le industrie di Telecomunicazioni decisero d'istituire alcuni progetti con lo scopo di standardizzare le comunicazioni ferroviarie.
Il risultato di questo lavoro è lo standard GSM-R, che implementa i servizi ferroviari sul sistema GSM pubblico (tecnologia GSM con l'estensione di banda di frequenza riservata alle reti ferroviarie europee).
RFI, per realizzare la rete mobile GSM-R, oltre alle centrali di commutazione e supervisione, ha previsto di installare stazioni radio su circa 7.500 Km di linee ferroviarie.
Dove non saranno presenti apparati radio RFI, e quindi non vi sarà la copertura radio GSM-R, tutti gli utenti potranno utilizzare il servizio di *roaming* (*connessione*) fornito dai gestori nazionali di reti pubbliche.
Il progetto GSM-R di RFI persegue i seguenti obiettivi:

- Roaming Nazionale (connessione) con gli operatori pubblici in modo da garantire un set minimo di servizi ed assicurare una migliore e più capillare copertura radio delle tratte ferroviarie;

È utile ricordare che già da oltre 10 anni è usato sulla rete ferroviaria italiana un sistema di comunicazione mobile che si appoggia a gestori di telefonia nazionali. La funzione principale del telefono cellulare in dotazione al personale dei treni e di stazione è la possibilità di una sua associazione al treno o all'impianto, in modo che se si vuole parlare col macchinista di un treno si compone il numero del treno desiderato e il numero funzione del macchinista, senza conoscere il numero in dotazione al singolo dipendente, si potrà parlare sempre con quel macchinista che è in servizio in quel momento.

- Convergenza tra rete radiomobile GSM-R e rete fissa di RFI: possibilità per gli utenti mobili di chiamare gli utenti di rete fissa RFI con le stesse modalità utilizzate sinora da rete fissa RFI. Ad esempio, per chiamare un utente di Roma è sufficiente digitare il prefisso 970 e il numero dell'interno xxxx;
- Realizzazione di una infrastruttura di trasmissione dati digitale lungo i 7500 Km di linee ferroviarie oggetto di intervento. Tale rete sarà utilizzata, oltre che per gli usi propri del sistema GSM-R, anche per rendere altamente affidabili e disponibili le comunicazioni di rete fissa RFI sia tra le centrali telefoniche delle varie reti compartimentali che tra le centrali intercompartimentali;
- Matrice d'accesso: possibilità di inibire chiamate da/verso certi ruoli funzionali;
- Presentazione del numero funzionale: sul display del terminale del

chiamato comparirà, non più il numero del chiamante, bensì l'indicazione della funzione ferroviaria del chiamante. Ad esempio, sulla console DCO comparirà "Treno yyyyy 1° Macchinista";
- Associazione di una singola utenza a più numeri funzionali;
- Instradamento di una chiamata in funzione della posizione geografica (Location Dependent Addressing): per i macchinisti sarà possibile chiamare il DCO (dirigente centrale operativo) di competenza semplicemente digitando sempre lo stesso numero, 1200;
- Chiamate di Gruppo
- Chiamate di prudenza generalizzata;
- Chiamate con priorità: possibilità di accedere alle risorse radio con priorità per alcune categorie d'utenti e di chiamate;
- Controllo della qualità del servizio;
- ETCS (European Train Control System): sistema di controllo automatico della circolazione dei Treni in uso nelle linee ad Alta Velocità che utilizza il canale dati GSM-R come mezzo trasmissivo terra-bordo. Su queste linee non esistono i segali tradizionali, ma il segnale di via libera è captato dalla apparecchiatura satellitare del locomotore che regola la velocità e la frenatura del treno. (ViTo)

91-a UK Firenze / Fervojista Tago

Post 51 jaroj reokazas UK en Italio. Post Bologna 1955, 40a Jubilea Kongreso, 50 jarojn post Boulogne-sur-mer, kie lastjare oni festis la centjariĝon, mirinde, en la sama teatro. Persone mi neniam forgesos tiun partoprenon ankaŭ ĉar mi estis invitita por prelego, kies temo estis la origino de la skriboj.
La aliĝintoj en Firenze jam superis tiujn en Bologna. Se tio havas sencon por Esperanto, jam estas bona signo. Sed, ne eblas kompari la tiamajn kaj la nunajn veturkondiĉojn kaj mondisponeblojn. Fenomeno kiel UK estas malfacile interpretebla.
Dum ĉiu UK, se eble, se ekzistas organizita agado, la lokaj fervojistoj, interkonsente kun la IFEF-estraro kaj ĉefe kun la "Komitatano A" ĉe UEA, tasko de nia Vpr inĝ. István Gulyás, organizas "fervojistan kontakkunvenon". Des pli bone se, estas la kondiĉoj por tuttaga programo.
Ankaŭ kiam tio ne eblas, UEA disponigas al IFEF saloneton, kaj ĉiun jaron oni sukcesas efektivigi la rendevuon.
Ĉi-jare ni zorgas por kompleta programmo, interkonsente kun Dopolavoro Ferroviario en Firenze.
Ni povos uzi salonon (eniro el Strato Alamanni 8, vojo dekstraflanke post eliro el la stacidomo), ĉe DLF-Restoracio en la Stacidomo Santa Maria Novella (SMN).
Sed, la plej grava sukceso estas, ke ne nur la fervojistoj, sed ke ĉiuj kongresanoj povos utiligi la manĝservojn tie kaj en eĉ tri manĝejoj, je tre favora prezo.

Por nia “Fervojista tago”, fiksita je lundo la 31a de julio, ni pretigis la jenan

Provizoran Programon

09,30 - alveno kaj bonvenigo

10,00 - kunveno (malfermita al ĉiuj) por renkontigi fervojistojn kaj interesulojn (ebla partopreno de DLF- kaj FS-reprezentantoj, kiuj salutos la gastojn). Mallongaj vortoj pri FS, DLF, Esperanto, IFEF, UK, ktp

11,15 - komuna vizito al interesaj instalaĵoj (fervoja muzeo kaj maketfervojoj)

12,45 - komuna manĝo ĉe DLF-Restoracio

14,20 - komuna pertrajna ekskurso (laŭ apeninmontara linio Firenze-Borgo S. Lorenzo-Marradi)

19,30 - reveno al Firenze

Dopo 51 anni ritorna un Congresso Universale in Italia. Dopo Bologna 1955, 40° Congresso Giubilare, 50 anni dopo Boulogne-sur-mer, dove l’anno scorso si è festeggiato un centenario, e cosa mirabile, nello stesso teatro. Gli iscritti di Firenze hanno già superato quelli di Bologna. Se ciò ha valore per l’Esperanto, è un buon segno. Ma certo sono incomparabili con quelle le attuali condizioni di viaggio ed economiche. Il fenomeno UK è quindi difficilmente interpretabile.

Durante ogni Congresso, se possibile, se esiste un’attività organizzata, i ferrovieri locali, d’intesa con i dirigenti IFEF e soprattutto con il “Komitatano A” presso l’UEA, compito del nostro Vp ing. István Gulyás, organizzano un “convegno di ferrovieri”. Tanto meglio se le condizioni permettono un programma di tutto il giorno.

Anche quando ciò non è possibile, l’UEA mette a disposizione una saletta e ogni anno si riesce nell’intento.

Quest’anno provvediamo organizzando un programma completo, d’intesa con il Dopolavoro di Firenze.

Potremo usare il saloncino (entrata da Via Alamanni 8, a destra uscendo dalla stazione) presso il Ristorante di Santa Maria Novella (SMN).

Però il successo più importante è che non solo noi ferrovieri, ma tutti i congressisti potranno utilizzare i servizi di tre mense a prezzi molto favorevoli.

Per il nostro “Fervojista tago”, fissato per lunedì 31 luglio, abbiamo predisposto il seguente

Programma Provvisorio

09,30 - arrivo e benvenuto

10,00 - convegno, aperto a tutti, per far incontrare i ferrovieri e interessati (prevista partecipazione di rappresentanti DLF, FS che saluteranno gli ospiti). Brevi interventi per illustrare FS, DLF, Esperanto, IFEF, UK, ecc.

11,15 - visita in gruppo a interessanti esposizioni (museo ferroviario e plastici)

12,45 - pranzo in comune nel Ristorante DLF

14,20 - escursione comune in treno (linea appenninica Firenze-Borgo S. Lorenzo-Marradi)

19,30 - ritorno a Firenze

Diversaĵoj

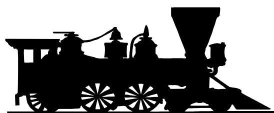
NE GRAVAS ...

La homoj estas neraciaj, nelogikaj, egocentraj, **ne gravas**, amu ilin.
Se vi bonfaras, oni atribuos al vi kaŝitan egoistan celon, **ne gravas**, bonfaru.
Se vi realigas vian celon, vi havos falsajn amikojn kaj veraj malamikojn, **ne gravas**, realigu ĝin.
Se vi bonfaras, morgaŭ ĉio estos forgesita, **ne gravas**, bonfaru.
Se vi estas honesta kaj sincera, vi iĝas atakebla, **ne gravas**, estu tiel.
Se vi konstruas dum jaroj, ĉio tamen povas detruiĝi en unu momento, **ne gravas**, konstruu.
Se vi helpas la homojn, ili ofendiĝas, **ne gravas**, helpu ilin.
Se vi donacas la plej bonajn ecojn el vi, oni piedbatos vin, **ne gravas**, donacu.

Patrino Teresa el Kalkato
(Albanio 29/08/1910 - Indio 05/09/1997)

ESPERO

Mi vivas, do, mi esperas.
La espero transiras la nunan realon.
La espero montras la deziron elaĉeti sin el la nuna mondo.



PER MONO, ONI POVAS ...

aĉeti domon, sed ne hejmon;
aĉeti liton, sed ne dormon;
aĉeti horloĝon, sed ne tempon;
aĉeti libron, sed ne konon;
aĉeti manĝaĵon, sed ne apetiton;
aĉeti postenon, sed ne respekton;
aĉeti sangon, sed ne vivon;
aĉeti kuracilon, sed ne sanon;
aĉeti amoron, sed ne amon;
(sub)aĉeti homojn, sed ne amikecon.

CON IL DENARO, SI PUÒ ...

comprare la casa, ma non il focolare;
comprare il letto, ma non il sonno;
comprare orologi, ma non il tempo;
comprare libri, ma non conscenza;
comprare cibo, ma non l'appetito;
comprare posizioni, ma non rispetto;
comprare sangue, ma non la vita;
comprare medicine, ma non salute;
comprare sesso, ma non amore;
comprare uomini, ma non amicizia.

PRENU ...

rideton, donace al kiu neniam ridetis.
sunradion, kaj flugigu ĝin kien regas la nokto.
fonton, por banigi, kiuj vivas en koto.
larmon, por meti ĝin sur vizaĝon, kiu neniam ploris.
kuraĝon, por la animo de rezignaculoj.
la vivon, kaj rakontu ĝin al kiu ne povas ĝin kompreni.
la esperon, kaj vivu en ĝia lumo.
la bonon, por danaco al avaruloj.
la amon, por konigi ĝin al la mondo.

(Mahatma Gandhi)

Rimoj

ALLA SERA

Forse perché dalla fatal quïete
tu sei l'immago a me sí cara vieni,
o sera! E quando ti corteggian liete
le nubi estive e i zeffiri sereni,
e quando dal nevoso aere inquïete
tenebre e lunghe all'universo meni,
sempre scendi invocata, e le secrete
vie del mio cor soavemente tieni.
Vagar mi fai co' miei pensier su l'orme
che vanno al nulla eterno; e intanto fugge
questo reo tempo, e van con lui le torme
delle cure onde meco egli si strugge;
e mentre io guardo la tua pace, dorme
quello spirto guerrier ch'entro mi rugge.

(Ugo Foscolo)

AL LA VESPERO

Eble ĉar vi de la kviet' ekstrema
estas la bild', mi tiel vin sopiras,
Vesper'. Kaj kiam la zefir' serena
kaj l' somernuboj koketante spiras,
aŭ vi al mondo, de l' aer' neĝema
mallumon longan kaj minacon tiras,
vi ĉiam ĉarmas min, kaj mildoplena,
l' okultajn vojojn de la kor' eniras.
Pro vi la pensoj sur la spuroj venas
de la Neni' eterna: dume migre
pasas ĉi krima temp' kaj l' zorgojn trenas,
ĉe kiuj ĝi kun mi plagiĝas nigre:
dum mi regardas vian pacon, svenas
la lukta em', blekanta en mi tigre.

(trad. E.Dondi)

L'INFINITO

Sempre caro mi fu quest'ermo colle
e questa siepe, che da tanta parte
Dell'ultimo orizzonte il guardo esclude.
Ma sedendo e mirando, interminati
spazi di là da quella, e sovrumani
silenzi, e profondissima quiete
io nel pensier mi fingo; ove per poco
il cor non si spaura. E come il vento
odo stormir tra queste piante, io quello
infinito silenzio a questa voce
vo comparando: e mi sovvien l'eterno
e le morti stagioni, e la presente
e viva, e il suon di lei. Così tra questa
immensità s'annega il pensier mio:
e il naufragar m'è dolce in questo mare.

(Giacomo Leopardi)

LA SENFINO

Mi ĉiam amis ĉi solecan monton
kaj ĉi barilon, kiu tiel larĝe
la horizonton fermas de l' rigardo.
Sed dum mi sidas kaj rigardas, transe
senlimajn spacojn kai transtere grandan
silenton kaj kvieton profundegan
imagas mi kaj mia koro preskaŭ
ekfrostotremas. Kaj dum muĝas vento
tra l' branĉoj, mi komparas ĝian voĉon
al ĉi silent' senlima
kaj ekpensas pri la Eterno,
pri l'epokoj mortaj kaj pri la nuna,
viva, laŭta. Dronas mia animo en ĉi senlimeco
kaj estas dolĉe en ĉi mar' ŝiprompi.

(trad. K.Kalocsay)

Assemblea Generale I.F.E.A. 2006

Il 01.04.2005 si sono svolte nei locali RISTO-DLF di Bologna C.le la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA.

Il Sk ha informato sulla situazione associativa, che mostra una situazione di iscrizioni sostanzialmente confermata. Sempre vive le varie attività, conferenze ed esami. D'intesa con il Cassiere, ha presentato i documenti contabili del 2005. Relazioni approvate all'unanimità.

Si è discusso e approvato il preventivo 2006 che non prevede cambiamenti. I soci sono anche invitati a contribuire volontariamente per affrontare deprecabili quanto inevitabili aumenti di costi, specie postali.

Tornillo e Bolognesi hanno descritto il lavoro di redazione del Bollettino. Alcune circostanze impediscono l'uscita di più di due numeri l'anno, che però saranno più voluminosi per meglio sfruttare le ingenti spese postali. Relazione approvata all'unanimità.

Bolognesi ha informato dei corsi ed esami fatti, in atto e in prospettiva. Gli allievi sono pochi, comunque i vari responsabili informano di corsi di E-o in varie località. A Verona gli incontri si susseguono da 59 anni e c'è un corso presso l'Uni3 tenuto dal dott. Barelli.

Il Sk ha informato dei cicli di lezioni di interlinguistica presso l'Università "Primo Levi" di Bologna e presso l'Uni3 a Fidenza (PR), e le conferenze a Boulogne-sur-mere 2005 (Centenario, oltre 550 iscritti) (*L'origine della scrittura*), e durante il Congresso dei colleghi francesi, al cui termine si è svolto l'"Estraro" primaverile dell'IFEF.

Anche durante l'IFK a Braşov si è svolta una conferenza di interlinguistica e la partecipazione a un Simposio di E-o ove il Sk ha trattato del libro di Marco Polo in Esperanto. Sono anche già previsti i corsi di interlinguistica a Fidenza e Bologna, ove c'è anche la proposta per un corso di Esperanto.

Nel 2006 sarà di nuovo organizzata la "Settimana della cultura" del DLF BO a Plan Val Gardena.

La "Zamenhofa tago" a VR ha avvenire incerto a causa di problemi di inaccessibilità di locali.

Si prospetta una buona partecipazione al 58° IFK Shanghai (CN) a cui hanno già aderito oltre 200 esperantisti.

L'estrarkunveno autunnale dell'IFEF è stato fissato a Arnoldstien (AT) per metà settembre.

Tornillo e Bolognesi seguono gli sviluppi dell'organizzazione del UK-Firenze, dove sono già andati per curare la giornata di incontro dei ferrovieri fissato per lunedì 31/07/2006.

Si è trattato dei rapporti con il DLF centrale che purtroppo diserta le iniziative internazionali.

Bolognesi è invitato a una riunione dei Presidenti delle Commissioni Tecniche FISAIC a Parigi nei giorni 05-07/04/2006.

Inviti per conferenze sono venuti anche dall'Associazione Esperantista di Trieste

Si è discusso delle varie riviste informative esperantiste, ferroviarie e non.

Il programma è proseguito con il pranzo in comune presso la stessa Ristodlf.

Il Segretario

Pruvèrbi bulgnîś

Âcua luntèna an śmôrza al fûg.

La prémma piôva d'agåsst rinfràsca al bòsc.

Éser fra äl fåurc e al pånt ed Raggn.

An dîr gât fén ch an é int al sâc.

Chi lâsa la vî vêcia par la nôva, mèl pinté a s trôva.

L é pruvêrbi antîg, che al vilan an fó mâi amîg.

Fà dal bän al vilàn, at spûda in man.

Òm alîgher al Zîl ajûta.

Chi tåcca al mêl, as plócca äl dîda.

Incû at läcca, dmàn at bózzra.

Èser pió puvràtt che Dån Dindålla, ch al sunèva massa con un cåpp.

Äl bastunè guaréss i mât.

Quand Mâz và urtlàn, vêl pió al sâc ch an fà al gràn.

Proverboj bolonjaj

Akvo malproksima ne estingas fajron.

La unua aŭgusta pluvo refreŝigas arbaron.

Esti inter la pendigiloj kaj la Renoponto.

Ne diru "kato", ĝis ĝi estas en sako.

Kiu lasas malnovan vojon por nova, ofte baldaŭ pentos.

Antikva diro proverbas, ke krudulo neniam amikiĝas.

Bonfaro al krudulo, kraĉaĵo al via mano.

Al gaja homo helpas la Ĉielo.

Kiu tuŝas mielon, lekas siajn fingrojn.

Hodiaŭ lekita, morgaŭ skrapita.

Esti pli malrica ol tiu pastro, kiu alvokis al meso per tegolbatoj.

Bastonbatoj kuracas frenezulojn.

Se Majo legomĝardenas, sako pli valoras ol kiam grejnas.

Proverbi regionali

Non nevica tutto l'inverno. (Toscana)

Un bel naso abbella l'uomo. (Toscana)

Chi ha paura di mangiare, ha paura di lavorare. (Veneto)

Se tutti gli uomini fossero sapienti, il mondo finirebbe. (Lazio)

Onori e infelicità ci seguono sempre. (Lazio)

I progetti dei poveri non si realizzano mai. (Puglia)

Chi va aletto senza cena, tutta notte si dimena. (Liguria)

Solo a bocce ferme si vede chi ha vinto. (Piemonte)

Proverboj regionaj

Ne neĝas la tutan vintron. (Toskanio)

Bela nazo beligas viron. (Toskanio)

Kiu timas manĝi, timas labori. (Venetio)

Se ĉiuj homoj estus kleraj, la mondo finiĝus. (Latio)

Honoroj kaj malfeliĉoj ĉiam sekvas nin. (Latio)

Malriĉulaj projektoj neniam efektiviĝas. (Apulio)

Kiu sen vespermanĝo enlitiĝas, dumnokte svingiĝas. (Ligurio)

Nur je firmaj rulbuloj oni scias pri venkinto. (Piemontio)

Humuro

In treno

Due sposini in uno scompartimento con altri viaggiatori. Il treno entra in una lunga galleria. Quando ritorna la luce lui le sussurra:

- Se avessi saputo che la galleria era così lunga ti avrei dato un bacio.
- Cosa? Non eri tu?

Entrajne

- Du geedzetoj en kupeo kun aliaj vojaĝantoj. La trajno eniran longan tunelon. Kiam revenas la lumo, li susuras al ŝi:
- Se mi estus sciinta, ke la tunelo estas tiom longa, mi estus kisinta vin.
- Kion? Ĉu ne estis vi?

———

Partenza

Un signore arriva tutto trafelato sul marciapiede e chiede a un ferroviere:

- Riesco a prendere il treno per ***?
- Dipende da quanto lei corre veloce! È partito da tre minuti…

Forveturo

Sinjoro alvenas anhele sur la kajon kaj demandas fervojiston:

- Ĉu mi sukcesas trafi la trajnon al ***?
- Dependas de via kurrapido! Ĝi foriris antaŭ tri minutoj…

———

Logica materna

- Quando mio figlio, che aveva appena preso la patente, tornò a casa un giorno e ci comunicò timidamente di aver avuto un piccolo incidente con la nostra macchina nuova, mia moglie se la prese con me e gridò: "Ti avevo raccomandato di andare con lui la prima volta che avrebbe guidato da solo".

Patrina logiko

- Kiam mia filo, kiu freŝe akiris la kondutrajtigilon por aŭtomobilo, iun tagon revenis hejmen kaj timeme komunikis ke estis okazinta malgrava akcidento per nia nova veturilo, mia edzino tuj kriis al mi: "Vi!, Ĉu mi ne rekomendis, ke vi estus devinta akompani lin la unuan fojon kiam li estus stiranta sole!"

———

Ciceroni

Durante una visita turistica guidata, il cicerone si ferma davanti ad un campo pianeggiante e spiega.

- Ecco, il re Chilosa ordinò di costruire qui un grande castello.
- Ma io non vedo alcun castello! - dice uno del gruppo.
- Ha ragione - aggiunge la guida - Infatti, nessuno lo ascoltò.

Ĉiĉeronoj

Dum la akompano de turista grupo, la gvidisto haltas antaŭ ebena kampo kaj klarigas.

- Jen, reĝo Kiuscias ordonis konstrui ĉi tie grandan kastelon.
- Sed mi vidas nenian kastelon! - diras unu el la grupo.
- Vi pravas. - aldonas la gvidisto - Fakte, neniu aŭskultis lin!

———

In albergo

La cameriera: - A che ora desidera essere svegliato domani mattina?

- Alle sei e mezzo, con un dolce bacio! - risponde scherzosamente il cliente.

- Va bene, signore, - risponde la ragazza - riferirò al portiere di notte.

En hotelo

La kelnerino: - Je kioma horo vi deziras la vekon morgaŭ matene?

- Je la sesa kaj duono, per dolĉa kiso! - ŝerce respondas la kliento.

- En ordo, sinjoro, - respondas la knabino - mi diros tion al la nokta pordogardisto.

Le leggi fondamentali della stupidità

1ª legge - Sempre e inevitabilmente ognuno di noi sottovaluta il numero degli stupidi che sono in circolazione. (Chiosa: Anche perché non ci includiamo).

2ª legge - La probabilità che un certo individuo sia stupido è indipendente da qualsiasi altra sua caratteristica personale.

3ª legge (aurea) - Lo stupido è una persona che causa un danno ad un'altra persona, o a un gruppo di persone, senza nel contempo realizzare alcun vantaggio per sé, o addirittura subendo una perdita.

4ª legge - I non stupidi sottovalutano sempre il potenziale nocivo degli stupidi. In particolare i non stupidi dimenticano costantemente che in qualsiasi momento e luogo, in qualunque circostanza, trattare o associarsi con individui stupidi si dimostra infallibilmente un costosissimo errore.

5ª legge - La persona stupida è il tipo di persona più pericoloso che esista. (Corollario: Lo stupido è più pericoloso del bandito).

(Carlo Maria Cipolla)

La fundamentaj leĝoj de kreteneco

1a leĝo - Ĉiam, kaj neeviteble, ĉiu el ni subtaksas la nombron de la cirkulantaj kretenoj (Komentario: ankaŭ ĉar ni ne inkludas nin mem).

2a leĝo - La probablo, ke iu individuo estas kretena, sendependas de ĉiu ajn alia lia persona karakterizo.

3a leĝo (ora) - Kreteno estas persono, kiu kaŭzas damaĝon al alia homo, aŭ al homgrupo, sen samtempa realizo de ia ajn avantaĝo por si mem, aŭ eĉ suferante malutilon.

4a leĝo - Ne-kretenoj ĉiam subtaksas la nocan potencialon de kretenoj. Aparte, ne-kretenoj konstante forgesas, ke, ĉiame kaj ĉie, en ĉia ajn cirkonstanco, trakti aŭ kuniĝi kun kretenoj montriĝas tutcerte gravega eraro.

5a leĝo - Kretenulo estas la plej danĝera homspeco, kiu ekzistas. (Korolario: Kreteno estas pli danĝera ol bandito). (Trad. RoBo)

Età

- Quando comincia la maggiore età?

- Quando smettiamo di crescere in altezza e cominciamo a crescere in larghezza.

- E la vecchiaia?

- Quando cominciamo a spendere più per le candeline che per la torta.

Aĝo

- Kiam komenciĝas la adoltaĝo?

- Kiam ni ĉesas kreski alten kaj komencas kreski larĝen.

- Kaj kiam la maljuna?

- Kiam ni komencas elspezi plimulte por la kandeletoj ol por la torto.

Deficienti
- Quanto tempo può vivere una persona deficiente?
- Non so... Tu quanti anni hai?

Stultuloj
- Kiom longe povas vivi stultulo?
- Mi ne scias... Kiom aĝa vi estas?

Al telefono
Un signore compone un numero e damanda:
- È il numero 012/345678?
- Complimenti! Come ha fatto a non azzeccarne neppure uno?

Telefone
Sinjoro fingrumas telefonnumeron kaj demandas:
- Ĉu estas la numero 012/345678?
- Gratulojn! Kiel vi sukcesis trafi eĉ ne unu?

Nuovi ricchi
Un arricchito diceva con orgoglio: - All'inizio della mia carriera non avevo che la mia intelligenza! Io! … ho cominciato dal niente!

Novriĉuloj
- Novriĉulo deklaris orgojle: - Komence de mia kariero mi havis nur mian inteligenton! Mi! … Mi komencis per nenio!

In tribunale
Un giudice chiede al ladro se 'lavorava' da solo o in compagnia.
- Sempre assulutamente solo! Oggi è impossibile trovare un socio onesto!

En tribunalo
Juĝisto demandis al ŝtelisto ĉu li 'laboris' sole aŭ kun kunuloj.
- Nepre ĉiam sole! Hodiaŭ neeblas trovi honestan societanon!

En Placo Sankta Petro

Ni varme regratulas la s-anojn, kiuj agis dum la pasintaj Kristnasko-tago kaj Pasko-tago, por la grava diskonigo en mond-televido de la naŭ paneloj kun la skribo "ESPERANTO", dum la papaj salutoj en pli ol sesdek lingvoj, inter kiuj ja nia Esperanto. Feliĉe estas fradicia sekvo fare de la nuna Papo Benedikto XVI.

Aforismoj pri lingvoj

Ĉiu diskuto estas sennutila: Esperanto funkcias. *Emil Boirac*

Mi deziras, ke la atento de ŝtatistoj kaj sciencistoj estu altirata de Esperanto kaj de la praktikaj servoj, kiujn ĝi povas oferi. *Edouard Herriot*

Mi estas esperantisto kaj esperas ke multaj junuloj fariĝus propulsiloj de vasta prospero. *Franz Jonas*

Esperanto povos havi la plej feliĉajn sekvojn ĉe la internaciaj rilatoj kaj ĉe la alveno de la paco. *Louis-Jean Lumière*

Mi ĵus spektis la Pentekostan miraklon, la malkovron de nova mondo, kies Kristoforo Kolunbo estas Ludoviko Lazaro Zamenhof, iniciatinto de Esperanto. *B. Major*

La esperon pri mondo kun lingvo kaj mono unikaj oni devas kultivi per ĉiuj bonaj zorgoj. *G. Medici*

Esperanto estas la plej internacia internacio. *Oddino Morgari*

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO*

Chiave = *Slosilo* (5,8): Ĝojiga partopreno

B	**A**	**N**	**K**	**E**	**D**	**O**	**R**	**T**	**S**	**E**	**B**	**R**	**U**
J	**O**	**T**	**A**	**P**	**R**	**A**	**K**	**B**	**J**	**O**	**R**	**U**	**E**
O	**C**	**N**	**A**	**T**	**S**	**O**	**K**	**O**	**N**	**J**	**A**	**R**	**T**
R	**N**	**F**	**K**	**F**	**J**	**O**	**N**	**E**	**D**	**E**	**L**	**T**	**O**
A	**E**	**L**	**U**	**V**	**O**	**O**	**T**	**R**	**E**	**C**	**N**	**O**	**K**
T	**R**	**A**	**N**	**S**	**I**	**L**	**V**	**A**	**N**	**I**	**O**	**M**	**O**
E	**E**	**G**	**N**	**S**	**U**	**N**	**K**	**E**	**O**	**T**	**J**	**R**	**M**
Z	**F**	**O**	**I**	**B**	**A**	**C**	**K**	**L**	**L**	**B**	**E**	**E**	**A**
A	**N**	**M**	**O**	**S**	**E**	**R**	**G**	**N**	**O**	**K**	**M**	**F**	**R**
G	**O**	**R**	**E**	**P**	**S**	**E**	**V**	**O**	**N**	**R**	**R**	**L**	**G**
K	**K**	**O**	**T**	**S**	**E**	**R**	**A**	**K**	**U**	**B**	**O**	**A**	**O**
G	**R**	**E**	**O**	**I**	**Z**	**O**	**P**	**M**	**I**	**S**	**F**	**M**	**R**
E	**J**	**O**	**S**	**R**	**U**	**K**	**S**	**K**	**E**	**S**	**N**	**O**	**P**
O	**B**	**U**	**N**	**A**	**D**	**L**	**A**	**T**	**I**	**N**	**I**	**D**	**A**

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

Akceptejo	Bankedo	Boato	Bukaresto	Bulteno	Danubo
Delto	Ekskursoj	Euroj	Fermo	Flago	Folkloro
Forme	Gazetaro	Ina	Informejo	Karpatoj	Komisiono
Koncerto	Konferenco	Kongreso	Kore	Kostanco	Kubo
Kvin	Lago	Latinida	Lede	Levoj	Malfermo
Programo	Simpozio	Trajno	Transilvanio	Urbestro	Vespero

Solvo de la lastnumera vortludo: PLI BONA IO OL NENIO

Kolofono

ITALA FERVOJISTO
IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).*
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:
- Romano Bolognesi:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
☎ ++39 051 547247.
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>
- Vito Tornillo:
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolo: Gianfranco Tomba

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - *Memprintita* - Stampato in proprio - *Kvarmonata/neregula* - Quadrimestrale/non regolare.

I.F.E.A.: Prezidanto: Pasquale Ceci - Sekretario: Romano Bolognesi - Kasisto: Sergio Negroni - Redaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Aliaj estraranoj: Renzo Battistella, Renzo Mantovan, Agostino Mantovani, Enrico Molesini, Gianfranco Tomba - Revizoroj: Giuseppe Bertazzo, Franco Graziani, Elisa Gualandi - Probi viri: Gino Corso, Emanuele Franchi, Delvina Stanghellini Gimelli.

I.F.E.A. PoŝtĉekKonto ĉe
Bolognesi Romano, Via Misa 4, IT-40139 Bologna. N-ro 14782403

UEA-konto: robo-r

Apermonatoj: junio, decem. (laŭeble).
Redaktofino: 10/05, 10/11.
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta con l'esatta fonologia. Per facilitare i non esperantisti, ecco ***tutte*** le regole al riguardo.

☆ La **pronuncia** è facile: l' **accento tonico** (la pausa della voce) cade sempre **sulla penultima vocale** (sottolineata negli esempi).

☆ Le vocali sono **a e i o u.**

☆ L' **alfabeto** è formato dalle 28 lettere:

a,b,c,ĉ,d,e,f,g,ĝ,h,ĥ,i,j,ĵ,
k,l,m,n,o,p,r,s,ŝ,t,u,ŭ,v,z

L'Esperanto si pronuncia come si scrive e si scrive come si pronuncia; ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera.

Le lettere dell'Esperanto si pronunciano come in italiano, tranne le seguenti, che suonano:

c	**sorda, come la** ***z*** **di** ***palazzo*** **(palaco)**
ĉ	**palatale, come la** ***c*** **di** ***felice*** **(feliĉa)**
g	**gutturale, come il gruppo** ***gh*** **di** ***ghisa*** **(giso) o** ***g*** **di** ***gas*** **(gaso)**
ĝ	**palatale, come la** ***g*** **di** ***villaggio*** **(vilaĝo)**
h	**aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!**
ĥ	**aspirata forte (ĥolero), come il gruppo** ***ch*** **tedesco (*bach*)**
ĵ	**sibilante, circa come** ***sg*** **di** ***disgelo*****; meglio la** ***j*** **francese (*jour*)**
k	**gutturale, come il gruppo** ***ch*** **di** ***chilo*** **(kilo) o** ***c*** **di** ***cassa*** **(kaso)**
s	**sorda, come la** ***s*** **di** ***sale*** **(salo)**
ŝ	**sibilante, come il gruppo** ***sc*** **di** ***sceriffo*** **(ŝerifo)**
z	**sonora, come la** ***s*** **di** ***musica*** **(muziko)**
j - ŭ	**esse sono considerate consonanti e suonano come i e u brevi nelle parole italiane gaio (gaja) e feudo (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante.

FKS - *Fervojista Koresponda Servo* = Servizio Corrispondenza Ferrovieri
S-ro Aldea DAN-DRAGOS , Sos. N. Titulescu 14, B1 21, Ap. 69, RO-78152 Bucaresti (Romanio).

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ pm-ojn validajn en RO.
Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolli validi in RO.